



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

PROYECTO DE LEY

El Senado y la Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires sancionan con fuerza de

LEY

Artículo 1.- Créase el "Régimen de convenios para el desarrollo de las actividades aerodeportivas", que tendrá por objeto la obtención de recursos económicos necesarios para la conservación y el mantenimiento en condiciones de operatividad, de la infraestructura e instalaciones existentes en los aeródromos públicos provinciales, su mejoramiento y para el fomento aeronáutico en general.

Artículo 2.- A efectos de la presente, autorizase al Poder Ejecutivo a establecer acuerdos de explotación agrícola de las tierras libres, fuera de las áreas de movimiento de las aeronaves, con las instituciones aerodeportivas reconocidas que se encuentren funcionando en los aeródromos cuyo dominio sea ejercido por el Estado provincial, las cuales podrán efectuar la explotación por sí, o mediante convenio con terceros.

Artículo 3.- Consideráse como instituciones aerodeportivas a los aeroclubes, entendiéndose como tales a toda asociación civil creada fundamentalmente para dedicarse a la práctica del vuelo mecánico por parte de sus asociados, con fines deportivos o de instrucción, sin propósito de lucro, conforme al artículo 234º de la Ley 17285 -Código Aeronáutico Nacional-.

Artículo 4.- Quedarán comprendidas con carácter de instituciones aerodeportivas, las entidades con personería jurídica no estatales de existencia ideal, habilitadas para la práctica y/o enseñanza de pilotaje de aeronaves con motor, de planeadores, paracaidismo, aladeltismo, aerodelismo, construcción, reparación y/o mantenimiento aeronáutico, y demás actividades conexas; en forma individual o agrupando a varias de ellas.

Artículo 5.- Las instituciones aerodeportivas que se incorporen al presente Régimen, conforme a las normas vigentes en la materia, a las establecidas por esta ley, y a las disposiciones que surjan de su reglamentación, podrán ejercer la administración y el mantenimiento de los aeródromos provinciales, así como la explotación agrícola de sus áreas libres.

Artículo 6.- Será condición indispensable y determinante del convenio, que las instituciones aerodeportivas destinen exclusivamente las utilidades que le produzca la explotación del campo, a solventar los gastos de mantenimiento del aeródromo, y para otras acciones complementarias que hayan sido expresamente admitidas por las cláusulas del acuerdo. Solo cuando las condiciones económicas lo permitan, podrá realizar otro tipo de erogaciones para lo cual deberán contar siempre con la autorización expresa de la autoridad de aplicación.

Artículo 7.- La explotación o uso de las áreas libres de los aeródromos, se deberá efectuar de tal modo que no afecte la actividad específica de los mismos ni su adecuado mantenimiento, evitando impedir el futuro desarrollo de los planes de obras previstos o previsibles.

Artículo 8.- No podrán efectuarse sembrados o plantaciones en las zonas de prolongación de las pistas, antes de las cabeceras. Se deberá instruir al personal dependiente de las instituciones aerodeportivas o de los terceros que con ella contraten la explotación del campo, a fin de que las actividades de explotación agrícola se realicen sin afectar la operación de las aeronaves en condiciones de seguridad, sin provocar deterioros en la infraestructura, equipamiento e instalaciones del aeródromo.

Artículo 9.- Facúltase al Poder Ejecutivo a elaborar un Convenio Tipo en el que se establecerán las cláusulas y condiciones para la aplicación del presente Régimen, reglamentándose a tal fin el uso y explotación agrícola de las áreas libres de los aeródromos. El plazo de la cesión de las tierras mencionadas no será mayor a cinco (5) años, pudiendo ser renovado por períodos similares a criterio de la autoridad de aplicación.

Artículo 10.- Los convenios referidos podrán contemplar exclusivamente la explotación de las áreas libres o incluir también la tenencia, uso y depósito total o parcial de los aeródromos provinciales.

Artículo 11.- En los casos de registrarse solicitudes por parte de entidades aerodeportivas, para obtener la totalidad de las cesiones mencionadas en el artículo precedente en aeródromos donde estén vigentes convenios para los mismos fines entre la Provincia y la Municipalidad, de acuerdo con el Decreto N° 2.199/77, se resolverá la aplicación de los mecanismos establecidos en la presente ley por común acuerdo entre las partes, o a su finalización en caso que se desestime su continuidad, previo informe de los organismos provinciales competentes.



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires



Artículo 12.- Cuando por aplicación del presente Régimen solo se otorguen derechos de explotación agrícola a las instituciones aerodeportivas, podrá mantenerse el carácter de depositario a la Municipalidad donde se encuentre situado el aeródromo por la continuidad de vigencia de un convenio existente entre la Provincia y el Municipio, que le permita ejercer ese tipo de facultades, o mediante la incorporación de cláusulas específicas en el nuevo acuerdo a firmar.

Artículo 13.- Previo a la suscripción de dichos convenios con las entidades aerodeportivas que lo soliciten, el Poder Ejecutivo consultará la opinión de las Municipalidades en que se encuentren ubicados los aeródromos, a efectos de contemplar su colaboración en cuanto a los trabajos de mantenimiento de la infraestructura de los mismos, así como para considerar otras posibles complementaciones o contraprestaciones.

Artículo 14.- Autorízase al Poder Ejecutivo a suscribir convenios tripartitos con las Municipalidades y las instituciones aerodeportivas que operen en los aeródromos de su jurisdicción, para los casos citados en el artículo precedente o cuando la superficie libre disponible para explotación agrícola posibiliten la obtención de recursos económicos que excedan lo necesario para la realización de las tareas enunciadas en el artículo 1º de la presente, pudiendo aprovecharse parte de los beneficios para la comunidad del distrito en general.

Artículo 15.- Cuando se encuentren vigentes otros convenios, por los cuales la Provincia o las municipalidades hayan permitido a las mismas instituciones aerodeportivas que soliciten el acogimiento al presente Régimen, el cobro de cánones por la instalación de hangares privados, tasas de aterrizajes, uso del aeródromo y todo otro servicio o concesión; se resolverá la suscripción de un Convenio Único en el cual se incorporarán todos los temas acordados.

Artículo 16.- En los convenios a suscribir por el presente Régimen, las entidades aerodeportivas se comprometerán a:

- a) Mantener habilitado el aeródromo en todo momento, de acuerdo con su categoría.
- b) Cuidar y conservar los bienes que se le confían y destinarlos a fines aeronáuticos.
- c) Atender las erogaciones que deban efectuarse para asegurar el buen estado de conservación y funcionamiento del aeródromo objeto del convenio, mantener las pistas de aterrizaje en perfectas condiciones y permanente balizado.
- d) No modificar la infraestructura de los aeródromos e instalaciones existentes o realizar cualquier tipo de mejoras edilicias, sin autorización expresa de los organismos provinciales competentes.
- e) Facilitar a las aeronaves de la Administración Provincial hangaraje y servicios generales gratuitos, y poner a disposición de la Provincia y de los municipios a su requerimiento, aeronaves y pilotos para casos de emergencias.
- f) Llevar la documentación que requiera el organismo provincial competente.
- g) Destinar el producido de la explotación del aeródromo a la conservación de éste y al fomento aeronáutico.

Artículo 17.- El incumplimiento de cualquiera de las obligaciones contraídas y/o de las normas aeronáuticas vigentes, dará lugar a la caducidad del convenio suscripto.

Artículo 18.- Los convenios podrán ser rescindidos por el Poder Ejecutivo en los siguientes casos:

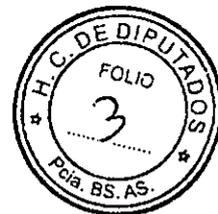
- a) Cuando la entidad pierda su personería jurídica.
- b) Por incumplimiento de lo reglamentado.
- c) Cuando se dé al aeródromo en general y a las áreas libres en particular, otros destinos que no sean los establecidos.
- d) Cuando las actividades que desarrolle la entidad genere perjuicios a la comunidad.
- e) Cuando lo disponga el Poder Ejecutivo por fundadas razones de interés general.

Artículo 19.- Dispuesta la rescisión, o producidas las causales de caducidad, las instituciones aerodeportivas no podrán reclamar suma alguna por las inversiones realizadas o comprometidas, pasando los cultivos y obras realizadas con las mejoras introducidas, a ser propiedad exclusiva del Estado provincial.

Artículo 20.- Las instituciones aerodeportivas que suscriban los convenios correspondientes al presente Régimen, estarán obligadas a presentar anualmente al organismo provincial competente, la rendición de cuentas de los fondos que perciban y su destino, a efectos de comprobar la aplicación de los mismos a los fines exigidos, y una memoria y balance de la administración del aeródromo, consignando las características de la explotación agrícola de las áreas libres.



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires



Artículo 21.- La autoridad de aplicación y/o el organismo provincial competente en materia aeronáutica podrá intervenir, controlar y supervisar las condiciones de operatividad del aeródromo, a efectos de garantizar la eficiencia de las operaciones y de los servicios de control de áreas del mismo y de protección al vuelo, así como el conjunto de las actividades, y la utilización de sus instalaciones y áreas libres.

Artículo 22.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.

CARLOS ALBERTO NIVO
Diputado Provincial
H. Cámara de Diputados
Pcia. de Buenos Aires.



FUNDAMENTOS

Antecedentes históricos

El 5 de julio de 1783 levantó vuelo en Francia el primer *mongolfier*, globo impulsado para su ascenso por aire caliente. El 15 de agosto de ese mismo año, el médico Jean Francois Pilatre du Dossier se convirtió en el primer aeronauta de la historia como tripulante del mismo. Se inició de tal forma la era de los más livianos que el aire.

Los experimentos para poder volar continuaron por más de un siglo, hasta que el 9 de octubre de 1890, el ingeniero francés Clement Ader con su *Eolo* a vapor voló 50 metros, hazaña que repitió con dicho aparato y con otro al que bautizó *Avión* -nombre de un ave semejante al vencejo- el día 12 de octubre de 1897. Estos fueron los primeros vuelos mecánicos de la historia, ya que Orville Wright recién lo hace el 17 de diciembre de 1903, trece años más tarde.

En nuestro país también se empezó volando en globos ya que, a poco de producirse el pronunciamiento de Mayo de 1810, Miguel de Colombisse, relojero de origen holandés, se dirigió a la Junta Provisional Gubernativa desde su residencia en Mendoza, solicitándole la suma de cuatro mil pesos para la construcción de un aeróstato rígido, impulsado por remos y dirigido por un timón que podría lograr una velocidad de 60 km. por hora. Había ya realizado una presentación similar en 1809 dirigida a Santiago de Liniers. La solicitud recibida por la Junta fue rechazada ya que en virtud de las urgencias militares del momento, no era posible acceder a ella.

El 19 de octubre de 1855, se produjo el primer -y accidentado- ascenso en un *mongolfier*, el cual tuvo lugar desde el "Hueco de Lorea" (actualmente parte de la Plaza del Congreso) en la Capital Federal. El 24 de junio de 1864, el norteamericano Wells efectuó una ascensión en Plaza de Mayo.

Durante la guerra de la Triple Alianza, el 6 de julio de 1867, el oficial de ingenieros argentino Roberto Chodiasiewicz ascendió en un globo brasileño con fines militares, en el Potrero Piris, frente al Estero Bellaco.

Durante el siglo XIX los cielos de las ciudades del país se vieron reiteradas veces invadidos por arriesgados aeronautas a bordo de globos de aire caliente, tales como el francés Lartet -así lo registran cuadros y litografías de la época-, como las de Enrique Pellegrini y otros. Por aquella época también realizaron otros vuelos en globos: Baraille, Ceballos, Martínez, Sanz, Mayer, Roux, Cetti, Valerios, y los Silimbani. Algunos de ellos se perdieron o murieron al realizar el ascenso y la travesía.

A fines de 1907 regresó al país el joven diplomático y deportista Aarón de Anchorena, trayendo consigo un globo esférico con envoltura de seda de 1.200 metros cúbicos, adquirido en Francia y al que bautizó con el más criollo de nuestros vientos "Pampero". Una vez instalado y armado, invitó a su amigo el Ingeniero Jorge Alejandro Newbery, a participar de la primera ascensión del esférico, la que se realizaría en la Navidad de ese año. Newbery era un joven deportista -ganador de varios premios- y un pionero en el terreno de la energía eléctrica en Argentina -había sido ex alumno de Thomas Alva Edison- y se desempeñaba por entonces como Director de Alumbrado de la Municipalidad de Buenos Aires.

De tal forma, el 25 de diciembre de 1907 a las 11 horas, con sus dos tripulantes el Pampero inició, desde el predio de la Sociedad Sportiva Argentina -actual Campo Argentino de Polo en Palermo-, su primer y recordado vuelo cruzando los cielos para finalmente descender en la vecina orilla del Río de la Plata, más precisamente dentro de la Estancia de Tomás Bell; distante a unas 7 leguas de la costa, en la zona de Conchillas (República Oriental del Uruguay).

El hecho produjo gran entusiasmo y en aquel lugar donde se produjo el primer ascenso del globo "Pampero" con Newbery y Anchorena a bordo, tiempo después se instaló un monolito que recuerda el histórico acontecimiento

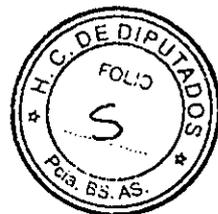
Pocos días después, el 13 de enero de 1908, a las 21:00 horas, en los salones de la Sociedad Sportiva, se creó el Aero Club Argentino -primera entidad aérea del país-, suscribiendo el acta de fundación el Ingeniero Jorge Newbery -considerado "padre de la aviación civil argentina"- junto a otros precursores como el Ingeniero Horacio Anasagasti, Antonio de Marchi, Arón de Anchorena y el Mayor Arturo Luisioni, entre otros.

Las primeras autoridades del Aero Club Argentino fueron: Aarón de Anchorena (presidente), Arturo Luisioni (vicepresidente primero) y Jorge Newbery (vicepresidente segundo); integrándose a la misma todos los entusiastas del vuelo, entre otros Eduardo Newbery, Horacio Anasagasti, Alberto Mascias, Antonio de Marchi y Carlos Hirmscher.

Los nombrados anteriormente, al igual que otros criollos como Bradley, Zuloaga y muchos más, se constituyeron en esa época como héroes, siendo también algunos de ellos mártires.



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



Aarón de Anchorena donó el globo "Pampero" a la institución y con el enseñó aerostación a algunos de sus asociados. En junio de ese mismo año, Newbery lo tripuló siendo el primer argentino en unir tres países.

El 7 de febrero de 1908, el ingeniero Jorge Newbery obtuvo su título de piloto aeronauta efectuando una ascensión aerostática de 7 horas y 30 minutos de duración -desde Palermo a La Armonía-, acompañado por el mayor Waldino Correa en el aerostato "Pampero".

La actividad aérea continuó febrilmente durante 1908, hasta que en la tarde del 17 de octubre se elevó el "Pampero", llevando a bordo al odontólogo Dr. Eduardo Francisco Newbery y el Sargento de Caballería Eduardo Romero. El vuelo se inició normalmente, pero en horas de la noche el viento lo arrastró probablemente hacia el Río de la Plata y nunca más volverían a ser vistos ni el "Pampero" ni sus intrépidos tripulantes, quienes se convertirían en los primeros mártires de la naciente aeronáutica.

Pese a la tragedia, la actividad no cejó. Pasado un tiempo el Aero Club retomó el camino iniciado y el 24 de enero de 1909 se elevó el globo de seda "Patriota", adquirido en Francia por el Ingeniero Horacio Anasagasti.

El final de ese año encontró al país en pleno dedicado a los preparativos del festejo del centenario de Mayo, entre los comités de celebraciones, se destacó el barón Antonio de Marchi quien, como presidente de la Sportiva, se comprometió a traer para las festividades el vuelo de "los más pesados que el aire". Es así que logra el concurso de destacados aviadores europeos que llegan al país en los primeros días del nuevo año.

El 30 de enero de 1910, el italiano Ricardo Ponzelli se trasladó a Campo de Mayo y realizó al día siguiente su vuelo inicial con un aeroplano Voisin de 50 HP, pero al llegar a 200 metros del recorrido el viento le hizo perder estabilidad y el avión cayó rompiendo un ala. De esta forma, se logró el primer vuelo mecánico en el país. Una semana más tarde, el 6 de febrero, el aviador francés Henri Brégi tuvo mejor suerte y pudo realizar en Longchamps dos vuelos completos sobre el hipódromo, aterrizando sin novedades con un biplano Voisin de 50 caballos de fuerza; los cuales fueron presenciados por los comisarios del Aero Club, constituyéndose en los primeros vuelos controlados oficialmente.

Llegados los aviones era imprescindible contar con un aeródromo, y es así como el 23 de marzo de 1910 nació el aeródromo de Villa Lugano con dos kilómetros de pista de tierra, ocho hangares y doscientos metros de tribuna, fue allí donde le nacieron alas a la Patria. Desde ese lugar, el 30 de marzo del mismo año el aviador Emile Aubrun realizó el primer vuelo nocturno en el mundo, el 9 de abril Leopoldo Dalphyn efectuó el primer vuelo de ensayo en el biplano Voisin de 50 HP; y al día siguiente Emile Auburn efectúa en el monoplano Bleriot IX el raid Villa Lugano-Bungalow-Villa Lugano.

A Carlos Goffre, alumno de Emilio Auburn, le correspondió el honor de ser el primer argentino que voló solo, acto que cumplió en Villa Lugano con el monoplano Bleriot IX, el 18 de abril de 1910.

El Aero Club Argentino volcó todas sus fuerzas en pos del vuelo con motor, trajo máquinas e instructores que impartieron sus conocimientos a Jorge Newbery, Carlos Goffre, Florencio Parravicini, Hermán Hentsch y Carlos Roth, quienes recibieron sus brevets de aviador en el año del Centenario.

Los primeros pilotos de nuestro país fueron todos civiles quienes, tripulando precarios aeroplanos, abrazaron la pasión por volar, dando comienzo así a la destacada historia de la aviación en la argentina.

El 17 de junio de 1910 el Aero Club Argentino le otorgó a Aarón Félix Anchorena el brevet de Piloto Aeronauta N° 1. Su actividad aeronáutica fue breve pues, desde el año 1902 era secretario honorario de la Legación Argentina en París, cargo que desempeñó hasta el año 1916. Por otra parte, dejó la actividad aérea ya que su madre se lo habría pedido. Cabe destacar que tiempo después y en su homenaje, por ser el primer argentino que efectuó un vuelo en el país -lo que constituyó un hecho de suma trascendencia-, se dispuso que el 5 de noviembre de cada año, aniversario del nacimiento de este precursor de la aeronáutica, sea el "Día Nacional de la Aviación Civil".

En aquella misma fecha, el Ingeniero Newbery obtuvo también su licencia de piloto (brevet), pero continuó realizando ascensiones en globo hasta 1912. A partir de ese año se dedicó exclusivamente a la aviación.

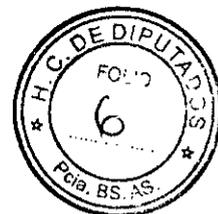
El 28 de julio de 1910 la "Compañía Aérea Argentina" inaugura la "Escuela Aérea Argentina" en los campos de El Palomar, cedidos por el Ministerio de Guerra con el objeto de fomentar el vuelo mecánico

Por entonces en la India, Henri Pecquet -quien luego vendría a la Argentina- realiza el primer vuelo postal. Cuatro meses más tarde, el 25 de junio de 1911, Bartolomé Cattáneo efectúa un vuelo postal entre Rosario y Buenos Aires, el cual es cinco veces más largo -300 km.- que el de Pecquet -60 km. contando la ida y también la vuelta-.

Paralelamente con sus actividades aeronáuticas civiles, el Aero Club Argentino, fue despertando la conciencia de la sociedad en la utilidad del avión para las actividades militares, como ya habían hecho Italia, Francia, Alemania y las demás potencias europeas. La idea fue prendiendo en Argentina y por ello se formó



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



una Comisión Pro Flotilla Aero Militar Argentina -creada por iniciativa del My. (R) Arturo P. Luisoni y presidida por el barón Antonio de Marchi- encargada de recaudar fondos para la compra de aparatos.

La labor de esta Comisión rindió frutos en tiempo record y puso de manifiesto la generosa disposición de nuestros connacionales. Así el 10 de agosto de 1912, el Presidente de la Nación -Doctor Roque Saénz Peña-, firmó el decreto por el que se creaba la Escuela de Aviación Militar -la primera de América Latina-, gracias al extraordinario aporte del Aero Club Argentino que brindaba gratuitamente su parque aerostático, asesoramiento y profesores.

El mismo Newbery y los tenientes coroneles Enrique Mosconi (luego director de YPF) y M. J. López, fueron los primeros directores de la institución. El lugar donde habría de instalarse el nuevo instituto era un terreno que había pertenecido al Segundo Grupo de Artillería a Caballo y que el Aero Club Argentino cedió a la Escuela de Aviación Militar con sus instalaciones. Se situaba en el Palomar de Caseros, al oeste de la provincia de Buenos Aires, donde actualmente tiene su asiento la Brigada Aérea.

Creada la Escuela y la Dirección Técnica a cargo del Aero Club Argentino, se procedió a llamar a oficiales para integrar el primer curso de Aviadores Militares, que después de una estricta selección quedó integrada por: Teniente de Fragata Melchor Z. Escola, Tenientes primeros Raúl E. Goubat y Aníbal Brihuega, Tenientes Alfredo S. Agneta, Saturnino Pérez Ferreyra, Carlos F. Giménez Kramer, Baldomero de Biedma, Pedro Zanni, Juan Carlos Ferreyra y Leopoldo Casavega y Subteniente Manuel Félix Origone, quien sería el primer mártir entre los oficiales de la Escuela de Aviación Militar al perecer en un accidente aéreo pocos meses después.

La primera meta fue el Río de la Plata. Cattaneo ya lo había cruzado en 1910, pero solo de ida ya que regresó en barco. Fue Jorge Newbery quien el 24 de noviembre de 1912, con intención de ir a la estancia de su amigo Aarón de Anchorena, en la Barra de San Juan, Colonia; lo cruzó en un Bleriot XI de su propiedad, de ida y vuelta a El Palomar en el mismo día.

Pero su hazaña fue superada unos pocos días después por el conscripto Pablo Teodoro Fels -el cual cumplía sus deberes militares en el cuerpo aéreo-, quien unió en vuelo las dos capitales del Plata a bordo de su Bleriot, idéntico al de Newbery lo cruzó en la madrugada del 1º de diciembre de 1912 con rumbo a Montevideo, donde llegó dos horas después, batiendo el record mundial en el vuelo sobre agua. Por esta estupenda hazaña que quedó inscripta en los anales de la historia aérea del país, Fels fue felicitado, homenajeado y sancionado por el ejército por haber contravenido las reglamentaciones militares. Tras cumplir su arresto, fue ascendido a Cabo.

El 19 de enero de 1913 el teniente Manuel Félix Origone se mató al estrellarse con su frágil Bleriot, luego de iniciar un vuelo cuya meta era Mar del Plata, pasando a la gloria su nombre como el primer mártir de la aviación militar argentina. Pocos días más tarde, el 26 de enero, el piloto civil Lorenzo Eusebione, una de las figuras señeras de nuestra aviación nacional se convirtió en la primera víctima de la aviación civil argentina, falleció en Villa Lugano como consecuencia de una maniobra ejecutada con un monoplano Castaiber-Gnome 50 HP.

Ante la falta de fondos públicos para comprar aviones, el Aero Club Argentino organizó una colecta popular con la que se adquirió la primera flotilla. El 25 de mayo de 1913 esa flotilla desfiló por primera vez con 4 monoplanos piloteados por dos civiles y dos militares. El 30 de agosto de ese mismo año, Pablo Teodoro Fels tripulando un monoplano Bleriot XI realizó el primer vuelo entre Argentina y Brasil.

Vicente Almandos Almonacid fue otra de las figuras más destacadas de la historia de nuestra aeronáutica. Había nacido en La Rioja, de allí el apodo de El Cóndor Riojano como luego le bautizaran, entusiasmado de joven por la aviación quiso estudiar pilotaje para lo cual viajó a Francia donde obtuvo en octubre de 1913 el certificado de piloto del Aeroclub de Francia.

Jorge Newbery, entre tanto, seguía su intensa labor batiendo records y sumando experiencia con intenciones de realizar su gran sueño, el cruce aéreo de la Cordillera de los Andes. En estos preparativos, batió el record mundial de altura, al elevarse 6.225 metros sobre El Palomar. Luego de ello partió hacia Mendoza a fines de febrero de 1914, a fin de recorrer la cordillera en tren y tomar notas meteorológicas, de alturas y pasos, pero el día 1º de marzo, el mismo en que debía regresar a Buenos Aires, no pudo rechazar una amable invitación para realizar una exhibición de vuelo, utilizando el aparato de Fels, que se hallaba en Mendoza.

Se elevó sin sobresaltos, pero tras realizar unas maniobras arriesgadas el avión no respondió a sus mandos y se precipitó a tierra. Newbery moría instantes después en la plenitud de su vida. En Buenos Aires su sepelio fue multitudinario. Años después sus restos serían trasladados a un Mausoleo en la Chacarita, erigido como perpetuo recuerdo de quien fue el artífice y fundador de la Aeronáutica Militar Argentina.

El 6 de abril de 1914, Silvio Petirossi efectuó sus primeras demostraciones acrobáticas en Buenos Aires en el monoplano Depperdussin T.; mientras que cuatro días más tarde, Bartolomé Cattáneo en una exhibición, efectúa en Villa Lugano su primer "looping the loop" en el monoplano Bleriot XI.



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



El 1 de octubre de 1914 Amalia Figueredo obtuvo su título de Piloto aviador, constituyéndose éste en un hecho destacado, pues el país tuvo entonces el primer aviador femenino, que también lo fue en Sudamérica. Al año siguiente, la primera aviadora argentina, efectuó en Rosario vuelos de exhibición en el biplano H. Farman Gnome de 50 HP.

El 19 de abril de 1916, fue Enriqueta Fruchard de Jarfelt quien obtuvo el título de piloto aviador. Nacida en la ciudad de Le Mans (Francia) y nacionalizada argentina, fue una precursora de la aeronáutica nacional, constituyéndose en la primera paracaidista de América Latina, siendo poseedora del brevet internacional N° 101. En 1951, cuatro años antes de su fallecimiento, el Aero Club Argentino la diplomó como "Precursora de la Aviación Nacional".

La primera travesía de cruce de los Andes, intentada inicialmente por Newbery, fue finalmente concretada por Luis Cenobio Candelaria; piloto aviador con diploma otorgado por el Aero Club Argentino, quien era además Capitán de Ingenieros. La hazaña la realizó el 13 de abril de 1918, luego de despegar con su monoplano Morane Saulnier Parasol de 80 HP a las 3.30 horas desde Zapala.

En 1919 el gobierno francés había donado a nuestro país tres aviones, un Spad XII y dos Nieport de 165 HP: Se designó a los pilotos Zanni, Parodi y Matienzo para que intentaran el cruce de la cordillera en escuadrilla; el cual no lograron ya que el 28 de mayo de ese año realizaron el intento, pero una falla al despegar obligó a Parodi a desistir, más adelante lo hizo Zanni, enfrentando a un fuerte viento. Matienzo no advirtió el regreso de su compañero y siguió solo. No se supo de él hasta el 19 de noviembre, en que sus restos fueron encontrados en las cercanías de las Cuevas. Se había visto obligado a aterrizar e intentó regresar hasta la población, pero el frío y el sueño lo vencieron, se durmió para siempre sentado en una roca, a sólo unos kilómetros del refugio.

El 10 de junio de 1919, se inician en nuestro país los primeros vuelos regulares de transporte de pasajeros, los que estuvieron a cargo de Shirley H. Kingsley. Mayor de la Armada Aérea Británica -Royal Air Force-, enviado por la compañía AIRCO o De Havilland. En cinco semanas efectuó 17 vuelos uniendo Montevideo, Rosario, Bahía Blanca, Bell Ville, Gualeguay, Colonia y Córdoba. Fue éste piloto el que llevó el primer avión De Havilland con pasajeros a través del Río de la Plata. El 1 de agosto de ese año, Kingsley creó la *River Plate Aviation Company*.

Aquel vuelo se constituyó sin duda en el primero comercial de América y uno de los primeros en el mundo. El 1 de septiembre de 1918, Pierre Georges Latécoeré había fundado en Francia la primera empresa aérea: la *Compagnie Generale D' Enterprises Aeronautiques Latécoeré*, que realizó su primer vuelo el 25 de diciembre de 1918 entre Tolouse y Barcelona. Esta firma extendió sus servicios luego a Casablanca -en el continente africano- y más tarde a sudamérica. El 15 de enero de 1924 arribaron en vuelo experimental a El Palomar, dos aviones Breguet *Torpedo* tripulados por Paul Vachet y Esteban Lafay, siendo recibidos por el representante de Latécoeré en Argentina, el capitán Vicente Almandos Almonacid.

En el año 1919, el Estado reconoció la necesidad de sumar su aporte al desarrollo de las actividades aéreas, dando vida a la Aviación Oficial, al instituir el Servicio Aeronáutico del Ejército donde incluyó un departamento con la específica misión de fomentar y desarrollar la aviación civil. Esta nueva dependencia oficial desplegó, entre los años 1923 y 1924, un amplio programa de fomento de las instituciones aerodeportivas, incluyendo los primeros esbozos de subvenciones estatales. Como contrapartida, delegó en ellas servicios que ya estas proveían: la formación inicial de profesionales en el arte de volar; la formación y mantenimiento de la conciencia aeronáutica; y la creación y mantenimiento de una red de infraestructura aeronáutica.

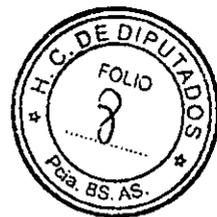
El 29 de marzo de 1920, Vicente Almandos Almonacid logró la hazaña de cruzar la cordillera de los Andes de noche, tripulando un avión Spad con motor Hispano Suiza de 22 HP con el cual había despegado desde El Plumerillo (Mendoza). Este piloto había retornado al país en 1919, luego de tener una participación muy destacada en la Primera Guerra Mundial, al punto de ser considerado uno de los héroes máximos de la aviación francesa.

En los inicios de la década del 20 se registraron numerosos hechos trascendentes para el desarrollo de la aeronáutica argentina. El 26 de noviembre de 1919 se había fundado el Aero Club de Rosario, el 30 de junio de 1920 en la ciudad de Balcarce, Virgilio Mira estableció una escuela de pilotaje; el 1 de agosto se inauguró en Castelar la Escuela de la Sociedad Italo-Argentina de Aviación, mientras que el 1 de octubre se creó la Comisión Nacional Pro Aviación Civil y Militar, siendo electo Presidente el Ing. Horacio Anasagasti.

El 5 de enero de 1921 arribó a la Argentina el primer dirigible: "El Plata", que efectuó su ascensión inicial evolucionando sobre Buenos Aires piloteado por el teniente Juan Gajo de la Misión Aeronáutica Italiana. El día 26 de abril de ese mismo año fue fundado el Aero Club de Pergamino; el 4 de junio el Aero Club Tucumán inauguró en Monteros un aeródromo, el 12 junio se fundó el Aero Club La Rubia (Santiago del Estero); el 9 de julio el Centro de Aviación Civil inauguró su escuela en el aeródromo de Villa Lugano Villa Lugano, iniciando su primer curso de pilotaje con 20 alumnos el día 15 de septiembre. Por otra parte, el 8 de octubre quedó constituida por el Aero Club Argentino y sus afiliados, la Federación Nacional.



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



En 1922, más precisamente el 6 de enero, el Aero Club Argentino estableció un aeródromo en la localidad de San Isidro. Al año siguiente, el 15 de junio de 1923, se fundó el Aero Club Junín inaugurando su aeródromo y escuela de vuelo un año más tarde; mientras que el 21 de diciembre, el Poder Ejecutivo aprobó el Plan de Inversión, con una partida destinada al fomento de la aviación civil proyectada por el Servicio Aeronáutico

La década del veinte también estuvo jalonada de grandes raids y records, en los que la aviación argentina se destacó entre las primeras del mundo. Es así que en el año 1924 el Mayor Pedro Zanni inició su famoso raid alrededor del mundo, cubriendo en diversas etapas el cruce sobre Europa y Asia hasta Japón, acompañado del mecánico Felipe Beltrame; utilizando dos máquinas Fokker denominadas "Ciudad de Buenos Aires" y "Provincia de Buenos Aires", con las que recorrieron 17.000 km.

A comienzos de la década del 20 se habían constituido algunas empresas que también comenzaron a desarrollar transporte de pasajeros, tales como la Compañía Franco Argentina, el Lloyd Aero Córdoba, la Rioplatense y otras, así como aeroclubes que prestaban servicios aerocomerciales. Por otra parte, el 1 de febrero de 1925 el Aero Club Argentino elevó al Presidente de la Nación un petitorio relativo a la creación de un "Comité Directivo de la Aviación Civil".

El 30 de julio de 1926 se aprobó la primera Reglamentación de Aeronavegabilidad sobre el territorio argentino. Por entonces se habían extendido los servicios aéreos por las diferentes regiones del país, así como con las naciones vecinas; determinando el surgimiento de nuevos "campos" aéreos con pistas y hangares para las aeronaves. En este sentido cabe mencionar al establecido en Pacheco por la Aeroposta, desde donde comenzaron a operar los famosos Laté-25. El 1 de octubre de 1926, el Aero Club Argentino instaló su aeródromo en Morón, abandonando sus antiguas instalaciones de San Isidro.

En 1927, ante la importancia adquirida por la aviación militar, un decreto del Poder Ejecutivo estableció la Dirección General de Aeronáutica. Ese mismo año se creó en Córdoba la Fábrica Militar de Aviones ya que, si bien se fabricaban aeroplanos desde los inicios de esta actividad en nuestro país, tales como los Castaibert o los Mira, y existiendo también desde 1916 un taller en la citada Escuela que no sólo reparaba sino que había llegado a construir máquinas, la fabricación no estaba racionalizada ni regulada.

Por entonces, la empresa de Latécoeré había pasado a denominarse Aeropostale, siendo intención de Vicente Almonacid tratar de que la misma tuviera una filial en Argentina; sueño que se concretó el 5 de septiembre de 1927 cuando nació Aeroposta Argentina, gracias a la decisión del francés Marcelo Bouilloux Lafont, quien fue su primer presidente del directorio de la firma.

Se tardó un año en iniciar los vuelos, ya que hubo que reconocer campos, rutas, buscar terrenos para las pistas, crear aeródromos, hacer cartas, instalar ayuda radioeléctrica, etc. Las rutas aéreas a explotarse habían sido transitadas por primera vez muy poco tiempo antes, en algunos casos fueron ellos los primeros en abrir la huella. Las rutas de la Patagonia y el extremo austral fueron un ejemplo de ello: Tierra del Fuego había sido sobrevolada por Plüschow y Deblow en diciembre de 1928, Aeroposta llegó con un Laté-28 un año después.

El desarrollo de nuestra aeronáutica comercial se gestó de tal forma a través de la empresa francesa Latécoeré, a partir de la cual se iban a formar luego Aeroposta Argentina S.A., Aeroposta Nacional, Aeroposta Argentina S.A., y finalmente Sociedad Mixta Aeroposta Argentina. Sus vuelos enlazaban Buenos Aires con Bahía Blanca, Carmen de Patagones, Trelew, Comodoro Rivadavia, así como otros sitios del extremo sur, llegando hasta Río Grande en Tierra del Fuego.

Suele decirse que la empresa se conformó entre "águilas francesas" y "cóndores criollos" Los primeros pilotos fueron franceses traídos por la empresa, quienes conformaron un extraordinario grupo de valientes aviadores que debieron luchar contra las inclementes condiciones de un territorio casi inhóspito, con grandes carencias de infraestructura, azotado por terribles condiciones climáticas, las cuales ponían en muchas ocasiones en extremo peligro a las aeronaves, sus pilotos y pasajeros.

Los nombres de Henri Guillaumet, Jean Mermoz, Antoine de Saint-Exupery, Paul Vachet, los hermanos Pedro y Bernardo Artigau, entre otros, forman parte del cuadro de honor de la historia de los pioneros y de quienes se constituyeron en héroes de la aviación civil de nuestro país

Ellos fueron continuados por criollos que a su lado se formaron: Pedro Filcarelli, Próspero Palazzo, César Brugo, Norberto Fernández, Rufino Luro Cambaceres, Domingo Irigoyen, Leonardo Saivetti, Ricardo Gross, José Gatti, Marcelo Mignone y Juan Arfinetti, entre muchos otros.

El 11 de julio de 1928, el Poder Ejecutivo nacional autorizó a la Dirección de Aeronáutica Civil a celebrar convenios con las Municipalidades y Gobiernos Provinciales acerca de estaciones aéreas locales. En la misma fecha, bajo el patrocinio de la Dirección de Aeronáutica Civil, se inaugura en Morón un curso de pilotaje para alumnos universitarios.



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



El 18 de septiembre 1928, el Poder Ejecutivo elevó al Congreso Nacional un mensaje solicitando intervenir hasta \$ 1.681.000 en la creación de 50 estaciones aéreas en el país. Al año siguiente, el 1 de abril de 1929 fue fundado el Centro Universitario de Aviación.

El 25 de agosto de 1930 se fundó en Buenos Aires la Asociación Argentina de Vuelo sin Motor, bajo la presidencia de Emilio Rabloni. Cinco días más tarde, un grupo de aficionados interesados en la práctica del vuelo constituyeron el Club Argentino de Planeadores Albatros, en el local de la revista "Ciencia Popular", ya que ésta había despertado el interés en varias localidades del país al publicar planos y dibujos de planeadores ya conocidos en Europa. De inmediato comenzaron las actividades, contando con un planeador primario adquirido en Estados Unidos, y construyendo dos más, concretándose al año siguiente el primer curso de piloto.

El 13 de agosto de 1931, la Dirección de Aeronáutica Civil reglamenta las actividades aéreas en los aeródromos civiles. Por Decreto del 29 de septiembre de 1931 el gobierno nacional, a través de la "Dirección de Aeronáutica Civil", decidió tomar a su cargo los servicios de Aeroposta, pasando poco tiempo después la empresa a ser propiedad de capitales argentinos.

El 11 de marzo de 1932, representantes de las instituciones aeronáuticas deportivas se entrevistaron con el Presidente de la Nación y le solicitaron que la Dirección de Aeronáutica Civil vuelva a pasar a la Aeronáutica Militar y que la totalidad de la partida de \$ 500.000 se invirtiera en la adquisición de aparatos.

En esa misma década del '30 se creó la Dirección de Nacional de Aviación Civil, quedando luego bajo la órbita de la Fuerza Aérea Argentina. De esta forma, el Estado argentino asumió la responsabilidad plena de tomar cartas en el desarrollo y control de esta actividad. Fue a instancias de estos sucesos que se creó la primera cuenta de aportación de fondos para la promoción de la aviación civil, incluida en el Presupuesto General de Gastos y Recursos para la Nación del año 1934.

El 18 de marzo de 1934 llegó a nuestro país una misión alemana, presidida por el Profesor Walter Giorgii e invitada por el gobierno nacional, constituida por un grupo de pilotos civiles alemanes con cinco tipos de planeadores. Su misión era fomentar la práctica del vuelo sin motor, realizando para tal fin diversas y notables exhibiciones. Integraban el equipo -además del mencionado-: Wolf Hirth, Heini Dittmar, Meter Riedel y Hanna Reitch; ésta última una joven de apenas veinte años que asombró a los argentinos con sus maniobras acrobáticas. Luego de estas demostraciones, las autoridades decidieron impulsar entonces la práctica del vuelo sin motor en la juventud, concretándose en decretos y acciones en el ámbito de la aeronáutica.

A comienzos de la década del 40, habida cuenta de la necesidad estratégica del país de contar con la suficiente cantidad de aviadores para hacer frente al desarrollo aeronáutico, el gobierno nacional -a través de la Dirección General de Aviación Civil- puso en marcha la "Campaña pro 5.000 pilotos". A tal efecto se dotó a los aeródromos con material aéreo para la formación de los mismos, destacándose principalmente para dicha función la utilización del popular avión Pipper J-3; participando en dicho cometido instructores de la Fuerza Aérea y de la Fuerza Aeronaval. Los alumnos, en su mayoría jóvenes de las más diversas condiciones sociales, solo debían abonar los gastos en combustibles, obteniendo su brevet luego de cumplir con 18 horas de vuelo en doble comando y un tiempo similar volando solos.

El 23 de noviembre 1941 la Argentina perdió a una de sus más prestigiosas aviadoras: Carola Lorenzini, quien había obtenido su título de piloto aviador el 4 de noviembre de 1933. En una demostración acrobática con motivo del regreso a su patria de una escuadrilla uruguaya, al intentar iniciar un "rizo" no llegó a completarlo cayendo de proa el aparato, lo que le produjo la muerte en forma instantánea.

Mediante un Decreto firmado el 10 de junio de 1943, se estableció que la Dirección General de Aeronáutica Civil dependería del Ministerio de Guerra. El 29 de julio de ese mismo año fue también incorporada al Comando de Aviación del Ejército la Dirección de Aeronáutica Civil, hasta entonces dependiente sucesivamente de los Ministerios del Interior y de Guerra.

En el año 1944 se creó el Comando en Jefe de Aeronáutica, con el objeto de ejercer la dirección de todos los asuntos relacionados con dichas actividades en el país; mientras que el día 4 de enero de 1945 fue creada la Secretaría de Aeronáutica.

Para 1945 funcionaban en el país más de cuarenta Clubes de Planeadores, creándose por entonces la Dirección General de Vuelo sin motor, dependiente de la Secretaría de Aeronáutica. Cuatro fábricas proveían material de vuelo y producían más de 250 máquinas con las que se abastecían a los Clubes.

El 27 de abril de 1945, por Decreto N° 9358, el Poder Ejecutivo Nacional determinó que las líneas interiores de cabotaje y toda otra actividad dentro del territorio nacional debería efectuarse por el Estado, a través de empresas mixtas. De tal forma, el 12 de abril de 1946 se constituyeron cuatro sociedades de ese tipo que tendrían a su cargo los servicios de transporte aéreo en las diversas regiones del país. Ellas



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



fueron: "Aeroposta Argentina", Flota Aérea Mercante Argentina (FAMA), Zonas Oeste y Norte de Aerolíneas (ZONDA), y Aviación del Litoral Fluvial Argentino (ALFA).

Tres años después, más precisamente el día 3 de mayo de 1949 y por Decreto N° 10.479, el Poder Ejecutivo nacional dispuso la creación de Aerolíneas Argentinas, fusionando para ello las cuatro sociedades mixtas existentes, decisión que se concretó en la práctica en diciembre de ese mismo año.

En agosto de 1950 se realizó el primer Congreso Nacional de Vuelo a Vela y se fundó la Federación Argentina de Vuelo a Vela (FAVAV), así como el Instituto de Investigaciones de Vuelo a Vela; todo bajo el amparo del Ministerio de Aeronáutica que impulsaba el deporte, agregándose su práctica en la Escuela de Aviación Militar, acción ésta que fue acompañada por la Federación que incorporó en los Campeonatos Nacionales y Regionales al equipo de ese Instituto de formación Militar con carácter exclusivamente Amateur.

El 20 de septiembre de 1950 se constituyó la Dirección General de Circulación Aérea y Aeródromos, fusionando la Dirección General de Tránsito Aéreo y la Dirección de Aeropuertos y Aeródromos, organismos dependientes de la Dirección General de aviación civil (B.A.P. 670, Decreto N° 19679).

El 30 de noviembre de 1950 fue creada la Subsecretaría de Aviación Civil, integrada con las Direcciones Generales de Aeronáutica Civil y Circulación Aérea y Aeródromos y la División Política Aérea de la Subsecretaría de Aeronáutica. (Decreto N° 25503/50). Asimismo cabe recordar que el 30 de octubre de 1953 se instituyó como Día del Aviador Civil el 20 de noviembre de cada año mediante la Resolución N° 977(B.A.P. 1066).

En el año 1960, la Federación Argentina de Vuelo a Vela dispuso la concurrencia del equipo nacional al Campeonato Mundial que se realizaría en Colonia (Alemania Federal). Los más firmes candidatos eran sin duda los notables pilotos polacos y alemanes, así como el equipo de Estados Unidos. Treinta países y más de cien pilotos disputaron un duro torneo de quince días, con vuelos notables. Ante la sorpresa general, dos pilotos argentinos logran puestos de privilegio, y el último día Rolf Hossinger se consagró Campeón Mundial, siendo más tarde designado por dicha hazaña "el deportista del año" en Argentina.

A fines de 1978, ante la escalada prebélica desatada entre Argentina y Chile a raíz del diferendo limítrofe por el Canal de Beagle, las Fuerzas Armadas desarrollaron un plan para reforzar el poder aéreo sobre nuestro territorio. En función del mismo, fueron convocados pilotos civiles y se iban a requisar aviones y helicópteros. Ese habría sido el origen del famoso Escuadrón Fénix, el cual no llegó a operar siendo disuelto. Años más tarde, al producirse el conflicto por las Islas Malvinas en 1982, el gobierno decidió volver a integrarlo con personal civil y aeronaves requisadas a empresas privadas y organismos estatales, sirviendo en tareas diversas durante el conflicto. Aproximadamente 110 pilotos civiles fueron incorporados a la Fuerza Aérea Argentina y alrededor de 45 máquinas fueron requisadas, principalmente aviones de transporte ejecutivo, conformando la mayoría de ellas el Escuadrón Fénix. Sus integrantes cumplieron misiones de transporte y patrullaje, operaciones de búsqueda, enlace y guía sobre el mar y, particularmente, misiones de distracción -señuelos- de los radares enemigos, adentrándose en la zona de conflicto especialmente con los birreactores Lear Jet, de los que se contaba con 9 aviones.

Con el transcurso de los años, han sido numerosos los hechos que han jalonado la brillante historia del desarrollo de la aeronáutica en nuestro país. Cada tanto toman estado público acontecimientos que resaltan la pasión, profesionalismo y cierto grado de audacia de los pilotos argentinos. Quizás uno de los casos más cercanos en el tiempo de acciones de este tipo lo constituya la travesía aérea de 9.200 kilómetros realizada por Marcelo Adrián Matocq quien, con su ULT (ultraliviano) Flight Star, despegó el 20 de marzo de 1999 del Aeroclub de Escobar para atravesar toda Sudamérica y el Caribe, arribando a Homestead (Florida - EE.UU) 26 días más tarde para sorpresa de todos.

El marco legal de la aviación civil argentina

En el orden nacional, el principal pilar de la industria aerocomercial argentina es sin duda el Código Aeronáutico Argentino, el cual fue sancionado por Ley N° 17.285 del 17 de mayo de 1967. Este se encuentra vigente actualmente con las modificaciones introducidas por las leyes 19.620, 20509 y 22.390.

El código aludido reemplazó al anterior, sancionado en 1954 mediante Ley N° 14.307, por la necesidad de adecuar la legislación aeronáutica a la Constitución Nacional. El código de 1954 respondía a una doctrina político económica derivada de la reforma constitucional de 1949, en virtud de la cual los servicios públicos pertenecen originariamente al Estado y bajo ningún concepto pueden ser enajenados o concedidos para su explotación (art. 40). El 27 de abril de 1956, el gobierno de facto al declarar vigente la Constitución Nacional de 1853, con las reformas de 1860, 1866 y 1898, retrotrajo la situación de los servicios públicos a su estado anterior y posibilitó la intervención de la actividad empresaria privada en su explotación. Ello motivó que se dictase el Decreto-Ley N° 12.507 del 12 de julio de 1956 el cual, al rever la política aeronáutica, autorizó la



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



intervención de la actividad privada tanto en la explotación de los servicios de transporte aéreo nacionales e internacionales, como en la construcción y explotación de aeródromos públicos.

Consecuentemente con ello, la Dirección Nacional de Aviación Civil creó en 1957 una comisión para el estudio de las modificaciones y enmiendas que eran necesarias introducir en el Código Aeronáutico para adecuarlo a la nueva política aérea del Estado. Distintas circunstancias motivaron que el proyecto definitivo se elaborara en 1966. En ese lapso, la Dirección Nacional de Aviación Civil dio lugar a la Dirección de Circulación Aérea y Aeródromos, y finalmente -en 1968-, al Comando de Regiones Aéreas.

Tanto el código de 1954 como el de 1967 establecieron como autoridad aeronáutica de la aviación civil al entonces Ministerio de Aeronáutica, que tras los avatares políticos institucionales del país que tuvieron como protagonistas principales a las Fuerzas Armadas, se transformó en Secretaría de Aeronáutica, luego en Comando en Jefe de la Fuerza Aérea, para finalmente constituirse en el Estado Mayor General de la Fuerza Aérea Argentina.

Si bien el Código Aeronáutico de 1967 abría la puerta al ámbito privado para la explotación de los servicios aeronáuticos, la visión corporativa predominante en la Fuerza Aérea impidió por décadas la desregulación y privatización de los servicios públicos aeronáuticos, por la vigencia de conceptos doctrinarios militares y por los montos extra presupuestarios que dicha institución percibía en concepto de los servicios que ella proveía. Así, la autoridad aeronáutica argentina se consolidó en un actor estatal que era juez y parte al mismo tiempo, es decir, regulando, auditando y prestando servicios públicos a los que a su vez tiene que controlar y regular.

El manejo de la aviación civil en nuestro país por la Fuerza Aérea Argentina (FAA), fue permanentemente cuestionado por las instituciones del sector, sobre la base de lo que se consideraba una intromisión de la FAA en una actividad netamente civil. Más aún, se tomaba como ejemplo lo que ocurría en gran parte del mundo, donde la aviación civil estaba regida por organismos oficiales no militares.

A pesar de aquellos reclamos, continuó la resistencia a efectuar cambios en dicha área, situación que comenzó a ser difícil de sostener a partir de fines de la pasada década y principios de la presente cuando una serie de sucesos puso en duda el sistema oficial vigente.

Diversas situaciones de emergencias aéreas, derivadas de problemas en los sistemas de control de vuelos, tales como la falta de un adecuado equipamiento de radares, o por conflictos laborales con los controladores, pusieron de manifiesto la precariedad existente en materia de seguridad en cuanto al tránsito aéreo. Varios accidentes, con el lamentable saldo de víctimas y bienes materiales, así como las denuncias públicas sobre sucesos de cuasi-colisiones entre aeronaves, obligaron al gobierno nacional a decidir el cambio de rumbo reclamado.

De tal forma, mediante el Decreto N° 239/07, fue creada en el ámbito de la Secretaría de Transporte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC).

Posteriormente, el Poder Ejecutivo Nacional dictó el Decreto N° 1770/07, por el cual fue traspasada la Administración Nacional de Aviación Civil -que hasta ese momento estaba bajo jurisdicción de la Secretaría de Transporte-, al ámbito de la Cartera de Defensa; detallándose ampliamente en dicha norma sus facultades.

En el marco de lo dispuesto por el Decreto N° 1770/07 del Poder Ejecutivo Nacional y lo previsto en el Programa General de Transferencia, recién a partir del día 1 de julio de 2009 se hizo efectivo el traspaso de las responsabilidades, competencias y atribuciones del Comando de Regiones Aéreas dependiente de la Fuerza Aérea Argentina, a la nueva Autoridad Aeronáutica Argentina, la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC)

La Confederación de Entidades Aerodeportivas (CADEA), entre otras medidas destinadas a hacer frente a la actual coyuntura por la que atraviesan las entidades que la integran, ha propuesto diversas medidas a efectos de mejorar el marco en el que se desenvuelve las instituciones aerodeportivas. Entre ellas se reclama centralizar el control y fomento de los aeroclubes en una sola dependencia creada con ese fin en la nueva Administración Nacional de Aviación Civil. También ha solicitado su participación en la elaboración de la futura Ley de Aviación Civil, en el entendimiento que las escuelas de vuelo de los aeroclubes representan la esencia de la Aviación Civil y, como tal, sus intereses deben estar considerados y resguardados en dicha norma.

Los aeródromos

Los artículos 25 y 26 del Código Aeronáutico establecen las clasificaciones de aeródromos y aeropuertos, como así también de aeropuertos internacionales. "Los aeródromos son públicos o privados. Son aeródromos públicos los que están destinados al uso público; los demás son privados. La condición del



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



propietario del inmueble no califica a un aeródromo como público o privado. La reglamentación respectiva determinará los requisitos necesarios para desempeñar el cargo". (Art. 25).

"Son aeropuertos aquellos aeródromos públicos que cuentan con servicios o intensidad de movimiento aéreo que justifique tal denominación. Aquellos aeródromos públicos o aeropuertos destinados a la operación de aeronaves provenientes del o con destino al extranjero, donde se presten servicios de sanidad, aduana, migraciones y otros, se denominarán aeródromos o aeropuertos internacionales. La reglamentación determinará los requisitos a que deberán ajustarse para que sean considerados como tales". (Art. 26).

El Código Aeronáutico, en su artículo 27 establece que todo aeródromo deberá ser habilitado por la autoridad aeronáutica, a cuyo fin ésta se ajustará a las normas generales que al efecto determine el Poder Ejecutivo. El Decreto N° 92/70 del Poder Ejecutivo Nacional estipuló que la habilitación de los aeródromos quedaría supeditada al cumplimiento previo de las normas que con tal carácter figuran insertas en el Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, si de las mismas no se hubieran notificado diferencias a la Organización de Aviación Civil Internacional.

Asimismo, la Ley 17.285 -Código Aeronáutico Argentino- establece una serie de disposiciones referidas a las restricciones de dominio en los aeródromos, las cuales se desarrollan entre los artículos 30° y 33°. En el primero de los citados, se define como superficies de despeje de obstáculos, a las áreas imaginarias, oblicuas y horizontales, que se extienden sobre cada aeródromo y sus inmediaciones, tendientes a limitar la altura de los obstáculos a la circulación aérea.

En las áreas cubiertas por la proyección vertical de las superficies de despeje de obstáculos de los aeródromos públicos y sus inmediaciones, las construcciones, plantaciones, estructuras e instalaciones de cualquier naturaleza no podrán tener una altura mayor que la limitada por dichas superficies, ni constituir un peligro para la circulación aérea (art. 31). La autoridad aeronáutica determinará las superficies de despeje de obstáculos de cada aeródromo público existente o que se construya, así como de sus modificaciones posteriores (art. 32).

Respecto a la habilitación de todo aeródromo, el artículo 33 establece que estará supeditada a la eliminación previa de las construcciones, plantaciones o estructuras de cualquier naturaleza que se erijan a una altura mayor que la limitada por las superficies de despeje de obstáculos determinadas para dicho aeródromo.

De igual forma, dicho Código estableció que el Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea sería la autoridad de aplicación de las disposiciones contenidas en el citado Decreto. Por Resolución N° 97/70, el Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea, delegó en el Comandante de Regiones Aéreas las facultades conferidas en el artículo 5° del Decreto N° 92/70.

Los artículos 88 y 90 del Código Aeronáutico, establecen la obligatoriedad de contar con un Jefe como autoridad superior en todo aeródromo público; y de un encargado para los aeródromos privados. El artículo 88 expresa: "En todo aeródromo público habrá un Jefe que será la autoridad superior del mismo en lo que respecta a su dirección, coordinación y régimen interno, quien será designado por la autoridad aeronáutica. De igual forma, el artículo 90 indica que: "En los aeródromos privados habrá un encargado, pudiendo dicha función estar a cargo del propietario o tenedor del campo, o de otra persona designada por este. El nombre, domicilio y fecha de designación del encargado serán comunicados a la Autoridad Aeronáutica".

Conforme a las clasificaciones y prescripciones precitadas, y a la Disposición N° 164/01 del CRA, la autoridad aeronáutica propondrá y designará los respectivos Jefes de Aeródromos públicos que cuentan con Servicio de Tránsito Aéreo. En los Aeródromos públicos en los que no se brindan Servicio de Tránsito Aéreo, la función de Jefe de Aeródromo estará a cargo del propietario o quien éste proponga y será designado por la autoridad aeronáutica; mientras que en los aeródromos privados la autoridad aeronáutica registrará el nombre de los encargados respectivos.

El Código Aeronáutico establece que se debe asegurar el mantenimiento de la capacidad operativa del aeródromo, coordinando las actividades que contribuyan a la seguridad y regularidad de las operaciones aéreas, y lograr la utilización eficiente de las instalaciones por parte de los operadores aéreos, entidades gubernamentales alojadas, empresas comerciales y público en general.

De acuerdo con la reglamentación de la Ley provincial 6262, y de acuerdo a lo establecido por el artículo 1° de ésta, se entienden por obras e instalaciones de Infraestructura Aeronáutica, a todo conjunto de instalaciones que aportan a la aeronavegación una ayuda terrestre. En principio lo constituyen las áreas terrestres y acuáticas habilitadas para actividades aéreas, los hangares, talleres y pistas; las estaciones y otras comodidades para pasajeros; las zonas urbanizadas y destinadas a la aviación, incluso edificios e instalaciones; así como la ejecución, conservación, reparación o mantenimiento de bienes muebles e inmuebles que estén afectados a la actividad aérea; cualquiera fuera el sistema de ejecución.



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires



En cuanto a las Instalaciones y equipos, comprenden los de abastecimiento; iluminación, señalamiento y balizamiento; los mecánicos, sanitarios, eléctricos y aéreos; los de comunicaciones; los meteorológicos; los correspondientes a los servicios de tránsito aéreo; y los destinados a búsqueda y salvamento. Forman también parte de la Infraestructura aeronáutica: la provisión, adecuación o reparación de máquinas, aparatos, instalaciones, materiales y elementos permanentes de trabajo o actividad que sean accesorios o complementarios de la obra que se construya.

Los aeroclubes

La fundación del Aero Club Argentino constituyó una epopeya, generando el impulso a una nueva actividad que en nuestro país -y en forma paralela a los países precursores del mundo- tuvo un desarrollo acelerado y brillante. El Aeródromo de San Justo ha sido el primero de nuestro país con su hangar y uno de los pioneros en el mundo; siendo el lugar desde donde Jorge Newbery y sus discípulos dieron punto de partida a la aviación en nuestro país.

Se ha dicho que los aeroclubes son para la aviación lo que los municipios son para el Estado. Los aeroclubes constituyen las bases de la aviación civil y, por lo tanto, es un deber inexcusable del Estado su protección. Para las pequeñas poblaciones del país, distantes de los grandes centros urbanos, el poder disponer de una aeronave para transportar un pasajero al menos, puede ser el único recurso para salvar la vida de una persona con problemas de salud.

Los aeroclubes suelen integrar o compartir sus instalaciones en los aeródromos con otras entidades aerodeportivas, tales como: Clubes de Planeadores, Clubes de Paracaidismo, Clubes de Aladeltismo, y Clubes de vuelo en globos aerostáticos. En otros casos, cada una de las instituciones mencionadas precedentemente, o en forma agrupada, conforman sus propias instalaciones con pistas y espacios desde donde operan.

Las entidades aerodeportivas se agrupan conformando instituciones de segundo grado. De tal forma, actualmente contamos con la Federación de Aeroclubes, la Federación Argentina de Vuelo a Vela (FAVAV), la Federación de Paracaidismo, y la Federación de Aerodelismo, así como otras, las cuales integran la mesa directiva de la Confederación Argentina de Entidades Aerodeportivas (CADEA). Este ente ostenta la representación nacional ante la Federación Aeronáutica Internacional (FAI) al solo efecto del control deportivo de torneos y marcas.

Los aeroclubes, fieles a sus principios y compromisos asumidos con la Sociedad y el Estado, prestan numerosos servicios que oportunamente les fueron delegados, entre los cuales se debe destacar la formación de pilotos civiles en sus diversas carreras, que cursan en sus propias instalaciones.

En estas Escuelas de Vuelo, los interesados en las actividades aeronáuticas, pueden formarse para obtener las: licencias de de Piloto Privado, Piloto Comercial de Primera, Piloto Aeroaplicador, o Instructor de Vuelo. También los pilotos ya recibidos pueden capacitarse para ser habilitados para VFR controlado, nocturno, multimotor, etc.

Los aviones de los aeroclubes efectúan importantes servicios, tales como los traslados de personas, el transporte de elementos diversos, colaborando asimismo en operaciones de búsquedas. En los aeródromos donde se encuentran, se efectúan actividades de variado tipo que posibilitan la operación de aeronaves, mediante la permanente habilitación de sus pistas, el aprovisionamiento de combustible para los aviones, el mantenimiento, modificación y reparación de los mismos, etc.

Al mantener los aeródromos en condiciones, los clubes aerodeportivos posibilitan la operación de ambulancias aéreas, aeronaves equipadas para la lucha contra incendios, así como sus propios aviones que intervienen en casos de desastre, inundaciones, servicios de relevamiento y vigilancia, cuando le son requeridos.

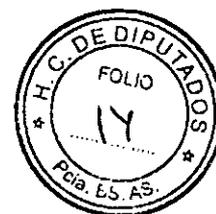
Con el objetivo de contribuir al fomento aeronáutico, los aeroclubes organizan festivales, shows aéreos, muestras estáticas de aeronaves, vuelos de bautismo, exhibiciones de acrobacia aérea, demostraciones de vuelo de aviones, helicópteros y planeadores; jornadas de puertas abiertas con exposiciones de aviones civiles, experimentales, ultralivianos, militares, y aerodelos.

En cuanto a las actividades aerodeportivas, se efectúan prácticas, pruebas, competencias y campeonatos de: paracaidismo y parapentes, vuelo a vela, aerodelismo, regatas y festivales de globos aerostáticos; así como competencias de navegación de precisión y aterrizaje de precisión.

Tal como surge de un informe de la CADEA, con más de 260 pistas operativas, los aeroclubes conforman la estructura aeroportuaria más importante de la Argentina. Estas pistas permiten operar a aviones civiles, militares, estatales, policiales, que atienden servicios sanitarios, de emergencia, de catástrofes; e incluso de



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



transporte, dando cabida a líneas aéreas estatales y privadas. Poseen pistas equipadas en su mayor parte por sistemas de comunicaciones y muchas de ellas con balizamiento para vuelos nocturnos.

Por otra parte, las numerosas aeronaves de propiedad de los aeroclubes, no solo realizan las actividades enunciadas precedentemente, sino que deben ser consideradas como fuente importantísima de trabajo para técnicos y talleres especializados, con la consecuente generación de actividades comerciales de importancia para proveedores e importadores de insumos y repuestos. Ellos son los promotores de otras especialidades aeronáuticas y de mano de obra especializada, lo que produce un círculo virtuoso en el sistema aeronáutico nacional.

La labor de estas instituciones ha trascendido los límites de las escuelas de vuelo, transformándose en una actividad que corresponde a servicios esenciales para el progreso de la comunidad toda.

Esta simple enumeración de funciones y servicios, nos lleva a afirmar que hoy como ayer, el futuro de la Aviación Argentina, depende en su estructura básica de la existencia de los aeroclubes.

Sin su presencia, salvo algunas escuelas privadas, no habría egresos de pilotos, atentos a que el Estado no forma profesionales en su primera etapa, y tampoco podría formarlos en las actuales circunstancias, ni sostenerlos entrenados y habilitados durante los lapsos que existen entre los llamados de la actividad para satisfacer sus necesidades.

La formación de profesionales para comandar las aeronaves nacionales que surcan los cielos de nuestro país y el extranjero, son las únicas tareas docentes de importancia estratégica nacional no apoyadas financieramente por el Estado.

Sin los aeroclubes, más de 200 aeródromos desaparecerían, produciendo tal deterioro en la conformación e ~~la~~ red aeronáutica, que tornaría casi nula la actuación de las empresas de trabajo aéreo, e la aviación general, de las de los gobiernos, de las policiales, e incluso de ciertas aerolíneas.

De acuerdo con el Dr. Carlos Pablo Fusaro, el aeroclub es una muy especial institución civil, y no está exento de responsabilidades, a pesar de no ser titular del dominio de las tierras del aeródromo. Al abordar el tema de responsabilidad en materia aeronáutica, se refirió a la responsabilidad de los aeroclubes, en una nota publicada en la revista ALAS, correspondiente al mes de septiembre de 1997. En los párrafos siguientes se transcriben los principales conceptos.

Se puede considerar a los aeroclubes como un centro de imputación de normas, cuyas fuentes serán tanto más variadas cuanto mayores sean las relaciones que un aeroclub genere en el ámbito del derecho, teniendo en cuenta asimismo, la posibilidad que éste realice actividades aeronáuticas complementarias (artículo 234 del Código Aeronáutico y Decreto reglamentario N° 3039/73) y otras tantas más características como lo son los festivales aéreos, los vuelos de bautismo, etc.

En principio, corresponde considerar la situación del aeroclub como explotador de aeronaves, analizando su posición jurídica frente a terceros con relación a las que se sirve. El explotado es el sujeto que utilice una aeronave legítimamente y por cuenta propia, aún sin fines de lucro; es decir que el aeroclub tiene la calida de explotador respecto a las aeronaves que detenta, asumiendo los derechos y obligaciones. Los aeroclubes se valen de las aeronaves con la intención de dar a sus socios una forma de -por ejemplo- esparcimiento y aprendizaje; siendo el socio un usuario temporario de las aeronaves del aeroclub. Como explotador que es, el aeroclub responderá por daños a terceros en la superficie de forma objetiva y subjetivamente con relación a las otras aeronaves y terceros transportados.

En cuanto a la relación entre el aeroclub y sus agentes, se considera que cuando se da la situación de ser quien utiliza una aeronave un dependiente del aeroclub -ejemplo un instructor-, los actos que realice en ejercicio de sus funciones compromete la responsabilidad de la asociación en virtud de la subordinación jurídica que poseen respecto a ésta. Cuando un instructor provoca un accidente lesionando a un pasajero pago o gratuito, el aeroclub responde por dichos daños como transportista de la aeronave.

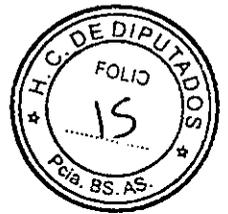
También en el artículo de referencia se analiza el caso de las relaciones entre el aeroclub y sus socios, indicándose que el aeroclub, como persona jurídica y los asociados que lo integran, regulan sus relaciones de acuerdo a lo establecido en los estatutos respectivos.

La relación entre el aeroclub y lo dispuesto por el artículo 234 del Código Aeronáutico, es analizada de acuerdo con las diversas alternativas que pudieran darse. Bajo las condiciones impuestas por esta norma y su decreto reglamentario, el aeroclub puede realizar actividades que, de ordinario, exceden las usuales que esta institución tiene por objeto. Un caso es el transporte, el cual puede ser efectuado no ya como una tarea complementaria paga, sino eventualmente y, en general, gratuitamente; de forma tal que la responsabilidad del aeroclub variará según quien fuere que lo hiciese efectivo; sea este dependiente o socio.

Además de realizar transporte, el aeroclub podría hacer trabajos a terceros en sus talleres habilitados, convirtiéndose en un taller aeronáutico sujeto a las exigencias reglamentarias correspondientes. De tal



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



forma, pueden verse incrementadas las responsabilidades del aeroclub ya que, si se suman los casos, poseerá obligaciones como: explotador de aeronaves, transportista, y taller aeronáutico.

Con respecto a la responsabilidad de los aeroclubes en los vuelos de bautismo, el Dr. Carlos Fusaro interpreta que éstos son considerados como supuestos de transporte en sentido amplio, pudiendo ser pago o gratuito. En este último caso, los límites de responsabilidad serán más favorables al aeroclub en su carácter de transportista.

En cuanto a la responsabilidad del aeroclub como organizador de festivales aeronáuticos, el citado profesional planteó en el artículo de referencia que en los casos de realizarse exhibiciones aéreas, el aeroclub será responsable por los daños ocasionados por cualquier falla del acto. En particular, cuando se produzcan daños a terceros superficiarios por alguna de las aeronaves participantes, el explotador es el responsable, estando considerado el aeroclub como explotador de todas las aeronaves participantes en el acto ya que se trata del organizador del festival.

Por último, se debe tener muy en cuenta que no todos los aeroclubes tienen la misma situación en cuanto a los aeródromos donde operan. Muchos de ellos desarrollan sus actividades en inmuebles pertenecientes al Estado, en algunos casos al nacional y en la mayoría al provincial, habiendo sido otorgada mediante convenios a los municipios la tenencia de las tierras. También existen aeroclubes que funcionan en sus propios aeródromos al haber adquirido las tierras.

Recursos económicos

Tal como se desprende del lo descripto precedentemente, no caben dudas respecto a la importancia de brindar apoyo para el desarrollo de la aviación civil, así como para la ardua tarea que representa mantener en condiciones de operatividad los aeródromos. Esta circunstancia ha sido tenida en cuenta a lo largo del tiempo por las autoridades competentes, tanto a nivel nacional como provincial, implementando diversas medidas a efectos de la obtención de los necesarios recursos económicos para tal fin.

Desde sus inicios en nuestro país, las actividades aeronáuticas merecieron la atención y el beneplácito de la población en general y de las autoridades de gobierno por su desarrollo. Dada la necesidad de recursos para poder construir los primeros aeródromos y adquirir los aeroplanos, se registraron diversas iniciativas legislativas para otorgar subsidios. Tal fue el caso del proyecto de ley presentado en la Cámara de Diputados por el legislador C. A. Rodríguez, el 20 de abril de 1921, por el que se acordaría un subsidio de \$ 100.000 al Aero Club de Rosario.

El 7 diciembre de 1932, el Ministerio del Interior dio a conocer un plan por el que se asignaban diversas subvenciones a las instituciones aeronáuticas deportivas. El Plan de Subsidios a las instituciones aeronáuticas deportivas, proyectado por la Dirección de Aeronáutica fue aprobado por Decreto del Poder Ejecutivo el 10 diciembre de ese mismo año.

Entre los primeros antecedentes respecto al financiamiento de las actividades aerodeportivas, cabe destacar lo establecido en el año 1934, oportunidad en que se creó la primera cuenta de aportación de fondos para la promoción de la aviación civil, incluida en el Presupuesto General de Gastos y Recursos de la Nación. El producido del artículo 12, inciso 1) de la Ley 11.658 -Ley de Impuestos Internos- que gravaba los combustibles, entre otras mercaderías y objetos, fue destinado a estos fines.

Cabe mencionar que, a pesar de aquella afectación, la principal fuente de recursos correspondió por mucho tiempo, a los ingresos provenientes del impuesto a los combustibles. Desde el año 1934 y hasta 1991, el fondo permitió apoyar la actividad aeronáutica civil, tal cual fue su objetivo, principalmente en momentos en que el país atravesó profundas crisis económicas.

Sin embargo, en el marco de aplicación de políticas económicas de neto corte neoliberal, en agosto de 1991 fue sancionada la Ley 23966 que suprimió aquel destino fijado oportunamente. Por el Título II de esta norma, fue creado el Impuesto a la Transferencia de Combustibles, sustituyendo al Impuesto a los Combustibles establecido en la Ley de Impuestos Internos; del cual se obtenían los recursos para el Fondo permanente destinado al fomento de la aviación civil. De tal forma, al establecerse un nuevo régimen legal respecto al impuesto aplicado a los combustibles -cambiando la base, forma de cálculo y etapas de cobro-, no se dispuso un reemplazo de aquel importante Fondo, quedando por lo tanto eliminado.

En cuanto a la provincia de Buenos Aires, mediante el artículo 5º de la Ley 6262, se autorizó al Poder Ejecutivo a fijar las tasas, tarifas y derechos por uso de los aeródromos, sus instalaciones, servicios complementarios, aterrizajes y protección al vuelo. Mediante el Decreto N° 5965 del 13 de junio de 1960, fue reglamentada dicha Ley.

Respecto al artículo 5º se dispuso que: "El uso de los aeródromos, sus instalaciones, servicios complementarios, aterrizajes y protección al vuelo será autorizado por la Dirección de Aeronáutica, sujeto a las tasas, tarifas y derechos que se fijen. La Dirección de Aeronáutica estudiará la actualización y propondrá



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



a sus efectos, a consideración del Poder Ejecutivo por intermedio del Ministerio de Gobierno, las tasas, tarifas y derechos a que se refiere el artículo 5° de la Ley, encuadrados en las disposiciones nacionales vigentes".

En cuanto a la reglamentación del artículo 6°, se estableció que el uso y explotación de las áreas libres de los Aeródromos se llevaría a cabo por intermedio de la Dirección de Aeronáutica, "pudiendo procederse a dicha explotación o uso por ésta, o por intermedio de personas o entidades privadas u oficiales". En el apartado 1 se indicaba que "la conservación y mantenimiento que se efectúan en forma permanente y continua en los Aeródromos mencionados en el artículo anterior y sus instalaciones, podrán realizarse en base al uso y explotación de las áreas libres de los mismos".

Según el apartado 2, las contrataciones que se originaran por aplicación del presente artículo se ajustarían a las disposiciones de la Ley de Obras Públicas y su Decreto Reglamentario, y subsidiariamente la Ley de Contabilidad, en cuanto no fueren modificados por la Ley 6262. Las adjudicaciones se harían mediante Concurso de precios, con las excepciones que prevé la Ley de Obras Públicas y su Reglamentación o cuando se trate de uso o explotación por un plazo no mayor de seis meses, en cuyos casos serán adjudicados directamente o realizados por administración. Los concursos y adjudicaciones serían autorizados y aprobados por la Dirección de Aeronáutica.

El Pliego de Bases y Condiciones se debería adecuar -según el apartado 3- a los trabajos, usos y explotación a realizar, como así también el proyecto base en el que se calcularía el monto y/o costo de los trabajos que se exigen y posible rendimiento de las áreas libres destinadas a explotación, fijándose el porcentaje mínimo para competición de precios si diera lugar a ello, plazo de contratación, forma de recepción y pagos, el que podría estipularse en especies o su equivalente en dinero efectivo.

También se dispuso que la explotación o uso de las áreas libres de los aeródromos, se debería efectuar de tal modo que no afecte la actividad específica de los mismos y tiendan a su mejor mantenimiento, no impidiendo el desarrollo de los planes de obras previstas o previsibles, y en lo posible que dicha explotación pueda ser de utilidad a los Organismos Provinciales o Municipales del lugar donde se halla ubicado el inmueble.

El artículo 7° de la Ley 6262 autorizó al Poder Ejecutivo a transferir con cargo o facilitar en préstamo a entidades aerodeportivas constituidas en territorio provincial, bienes muebles, aeronaves, equipos, implementos y todo material de utilización aeronáutica afín. Asimismo, lo autorizó a transferir sin cargo a las mismas, materiales y elementos fuera de uso o en donación de rezago, de utilización aeronáutica afín. La reglamentación dispuso la aplicación de las normas vigentes y a las que en particular establezca el Ministerio de Gobierno, condicionadas, a que los bienes que reciba la entidad sean reintegrados en caso de disolución de la misma.

De acuerdo con el artículo 8° de la citada norma, el Poder Ejecutivo podría permitir a las entidades aerodeportivas el uso total o parcial de los aeródromos provinciales. La reglamentación dispuso que las mismas deberían tener personería jurídica y se debería contar con un informe previo de la Dirección de Aeronáutica.

Asimismo, dichas entidades se deberían comprometer a cumplir con las siguientes obligaciones: a) Cuidar y conservar los bienes que se le confían y destinarlos a fines aeronáuticos; b) Mantener el campo de aterrizaje en perfectas condiciones y permanente balizado; c) No modificar la estructura de los Aeródromos e instalaciones sin autorización expresa; d) Facilitar a las aeronaves de la Administración Provincial hangaraje, servicios generales gratuitos y provisión de combustible al costo neto y poner a disposición de la Provincia para casos de urgencia aviones y pilotos a requerimiento del Ministerio de Gobierno, con compensación de los gastos que se ocasionen; y e) Llevar la documentación que requiera la Dirección de Aeronáutica.

Años más tarde, con el dictado del Decreto N° 2.199/77, se estableció un Convenio Tipo en el cual se dispusieron los términos y condiciones a cumplir por las diversas Municipalidades que serían depositarias de los aeródromos existentes en sus distritos.

La cláusula segunda del citado Convenio Tipo determinó, como primera obligación a cargo de la Municipalidad, la de: "atender las erogaciones que deban efectuarse para asegurar el buen estado de conservación y funcionamiento del aeródromo objeto del convenio". Asimismo, el municipio debería destinar el sesenta por ciento del producido de la explotación del aeródromo a la conservación de éste, y el cuarenta por ciento restante a fomento aeronáutico, de acuerdo a pautas que oportunamente haría llegar el Ministerio de Gobierno.

Mediante la cláusula tercera del Convenio Tipo, se facultaba a las municipalidades a practicar la explotación comercial de las áreas libres, cobrar cánones por la instalación de hangares privados, tasas de aterrizajes, uso de la aeroestación y todo otro servicio o concesión.

El 28 de diciembre de 1978 se dictó el Decreto N° 2547, por el cual se dispuso que



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



el cobro de tasas por servicios aeronáuticos que se brindaran en aeródromos de propiedad de la Provincia de Buenos Aires estaría a cargo de la Dirección de Aeronáutica, cuando la tenencia, administración, mantenimiento y explotación de los aeródromos no hubieren sido delegadas en las instituciones previstas en el Decreto N° 2199/77.

Los cobros efectuados por la Dirección de Aeronáutica ingresarían a Rentas Generales, mientras que los cobros afectados por los organismos mencionados en segundo término, formarían parte de los recursos propios de los municipios o instituciones de que se traten y tendrían la aplicación prevista en los convenios suscriptos entre la Provincia y las depositarias de los aeródromos provinciales.

Estarían sujetos al pago de tasas los servicios aeronáuticos de: a) Aterrizaje: uso de instalaciones del aeródromo, hidroaeródromo o helipuerto, así como el uso de tales instalaciones para su posterior despegue; y b) Estacionamiento, consistente en el uso de las plataformas y espacios asignados a ese fin en los aeródromos, hidroaeródromos o helipuertos.

Las aeronaves abonarían las tasas de aterrizaje y estacionamiento que fijase "el Comando en Jefe de la Fuerza Aérea, de acuerdo a las facultades que le confiere la Ley Nacional 21.515, con las excepciones señaladas en el Decreto nacional 1674/76, reglamentario de la Ley 13041, y las que por motivos fundados establezca el Poder Ejecutivo". Los demás servicios aeronáuticos y prestaciones que se brindaren en aeródromos provinciales, se liquidarían de igual forma a la precedentemente mencionada.

En el año 1988 fue dictado el Decreto N° 2.519, cuyo artículo 4° dispuso que el Permisionario debía abonar a través de la Tesorería General de la Provincia de Buenos Aires, en concepto de uso, el arancel mensual que determine la Dirección de Aeronáutica acuerdo a las Leyes Nacionales N° 13.041 -Tasas de Servicios Aeronáuticos-, y N° 21.515; siendo reajustados de acuerdo a las modificaciones que ésta última fije.

A nivel nacional, las consecuencias de la falta de apoyo económico para el desarrollo de las actividades aerodeportivas, determinó que el gobierno dispusiera mediadas destinadas a la obtención de fondos por parte de las instituciones que les posibilitaran la continuidad del funcionamiento de los aeródromos.

El día 17 de octubre pasado, la Ministra de Defensa -Dra. Nilda Garré- emitió la Resolución N° 1.582/07, por la que se facultó a la Fuerza Aérea Argentina a establecer acuerdos con los aeroclubes que estuvieran a cargo del mantenimiento operativo de aeródromos públicos, propiedad de la Fuerza, para realizar la explotación agrícola de las zonas que no interfirieran con la operación aérea. Los fondos así obtenidos deberían ser volcados en su totalidad a cumplir con los objetivos estatutarios, manteniendo la operatividad de los aeródromos donde se encuentran instalados.

En correspondencia con la citada Resolución, con fecha 27 de diciembre de 2007, el Comandante de Regiones Aéreas firmó la Disposición N° 120/07 que autorizó a los distintos Organismos dependientes del CRA, a realizar convenios de explotación de las zonas fuera del área de movimiento de los aeródromos, con las instituciones aerodeportivas reconocidas por la Autoridad Aeronáutica, que se encuentren funcionando en aeródromos propiedad del Estado Nacional, sujetos a la administración de la misma.

Dicha autorización tuvo por objeto que las instituciones aerodeportivas desarrollen explotaciones agrícolas y actividades productivas en los mencionados lugares, constituyendo una medida de emergencia, destinada a paliar la falta de apoyo económico del Estado Nacional a la actividad aerodeportiva a partir de 1991. Esta, tal como quedó expresado con justicia en la citada Disposición, resulta de fundamental importancia.

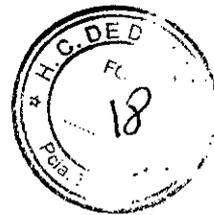
Ante la actual situación, la Confederación de Entidades Aerodeportivas (CADEA) ha planteado una serie de medidas con el objeto de conseguir apoyo económico, el cual sería destinado: al sostenimiento de las escuelas de los aeroclubes federados; para el mantenimiento y reparación de las aeronaves de los aeroclubes que formen pilotos; y al mantenimiento y mejoras de los aeródromos que estén a cargo de los aeroclubes.

Por otra parte, la entidad plantea: que se permita la importación de repuestos y aviónica reparados con la debida documentación que habilite los mismos para su uso en las aeronaves de los aeroclubes; que se reduzcan los impuestos a la importación de aeronaves usadas para los aeroclubes; la eliminación del IVA para los aerocombustibles consumidos por los aeroclubes; y la realización de Convenio único para la tenencia y manejo de los campos donde funcionen los aeroclubes, contemplando la tenencia y administración de los mismos.

En los últimos años, se han presentado algunas iniciativas legislativas a nivel nacional, con el objeto de volver a establecer un Fondo abastecido por recursos genuinos afectados, el cual tendría como finalidad lograr un aporte permanente para el fomento de las actividades aerodeportivas. En esencia, las propuestas intentan un mecanismo de financiamiento como el existente hasta el comienzo de la pasada década de los 90.



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



Normativa provincial

Entre las décadas del 30 y del 40 fueron construidos la mayor parte de los aeródromos provinciales, a través de la cesión, adquisición o expropiación de tierras que reunían las características necesarias para la instalación y operación de los mismos. La Dirección General de Aeronáutica Civil era, en esa última década, quien fijaba sus características.

A partir de la promulgación -el 3 de noviembre de 1942- de la Ley 4852, y sin perjuicio de que los aeródromos construidos en la Provincia se identificaran con el nombre de la ciudad o pueblo a la cual servían, fueron designados con los nombres de: Manuel Félix Origone el aeródromo construido en Azul; Lorenzo Eusebione el aeródromo construido en Bolívar; José María Pérez Arzeno el aeródromo construido en Coronel Suárez; Jorge Newbery el aeródromo construido en Dolores; Alfredo Agneta el aeródromo construido en Junín; Joaquín Oytabén el aeródromo construido en Las Flores; Benjamín Matienzo el aeródromo construido en Mar del Plata; Mario Sarmiento el aeródromo construido en Patagones; Esteban Zanni el aeródromo construido en Pigüé y Prudencio Valdez el aeródromo construido en Tres Arroyos.

Por medio del Decreto provincial N° 126 del año 1953 se dispuso la creación de la Dirección de Aeronáutica, dependiente de la Jefatura de Policía, y la transferencia a la misma de todo el personal, bienes muebles y demás elementos afectados a los servicios aéreos de la Provincia.

En la primera mitad de la década del 50, los aeródromos construidos por la Provincia dependían del Ministerio de Obras Públicas, estando a cargo de la Dirección de Pavimentación. Habida cuenta de la citada creación de la Dirección de Aeronáutica, se dispuso por Decreto N° 7274 del 14 de junio de 1955, que 44 aeródromos -ubicados en otros tantos municipios de la provincia de Buenos Aires- pasaran a quedar afectados a esta Dirección, dependiente del Ministerio de Gobierno.

El proceso de construcción de aeródromos provinciales continuó durante la década del 50 y hasta finales de la siguiente, siendo sancionadas las últimas leyes correspondientes a ese período para la expropiación de fracciones de campo destinadas a los aeródromos a instalarse en el partido de Lobos (Ley 6531); la localidad de Santa Teresita, en el partido de Lavalle (Ley 6793); en Punta Alta, partido de Coronel de Marina Leonardo Rosales (Ley 6847); en el partido de San Cayetano (Ley 6902); en San Antonio de Areco (Ley 6932); en el partido de Saavedra (Ley 7394); en el de Henderson (Ley 7410), en Carlos Tejedor (Ley 7501); y en el partido de Arrecifes (Ley 8230).

El 23 de febrero de 1960 fue promulgada la Ley 6262, estableciéndose que el Ministerio de Gobierno, por intermedio de la Dirección de Aeronáutica proyectaría y ejecutaría las obras e instalaciones de infraestructura aeronáutica, bajo el régimen de la Ley de Obras Públicas; creándose el Consejo de Obras Aeronáuticas (artículos 1° y 2°), el cual fue posteriormente reformado en su integración por medio del Decreto N° 7154/69.

A través del artículo 6°, se dispuso que el Poder Ejecutivo reglamentaría el uso y explotación de las áreas, libres de los aeródromos, servicios aéreos y mecánicos, trabajos a terceros, instalaciones, propaganda y demás prestaciones que efectuare.

Tal como se mencionó al citar los antecedentes en materia de recursos económicos, por su artículo 7° se autorizaba al Poder Ejecutivo a transferir con cargo o facilitar en préstamo a entidades Aerodeportivas constituidas en territorio provincial, bienes muebles, aeronaves, equipos, implementos y todo material de utilización aeronáutica afín; así como a transferir sin cargo a las mismas, materiales y elementos fuera de uso o en donación de rezago, de utilización aeronáutica afín.

Cabe destacar que, el artículo 8° establecía que "El Poder Ejecutivo sólo podrá ceder total o parcialmente la tenencia, uso o depósito de los aeródromos provinciales a la Nación, Municipalidades o Entidades Aerodeportivas".

Mediante el Decreto N° 5965 del 13 de junio de 1960, fue reglamentada la Ley 6262, disponiéndose en su artículo 6° que el uso y explotación de las áreas libres de los Aeródromos se llevaría a cabo por intermedio de la Dirección de Aeronáutica, pudiendo procederse a dicha explotación o uso por ésta, o por intermedio de personas o entidades privadas u oficiales; contemplándose la posibilidad de utilizar los recursos obtenidos para la conservación y mantenimiento de los aeródromos.

Asimismo, se estableció que la explotación o uso de las áreas libres de los aeródromos, se debería efectuar de tal modo que no fuese afectada la actividad específica de los mismos, tendiendo a su mejor mantenimiento, evitando impedir el desarrollo de los planes de obras previstas o previsibles.

Durante la segunda mitad de la década del 70, fueron promulgadas diversas leyes destinadas a la expropiación de tierras, pero no tanto para la construcción de nuevos aeródromos sino para ampliación de algunos ya existentes.



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



El 23 de septiembre de 1977, en concordancia con una política de transferencia a los gobiernos locales de aquellas actividades públicas que por razones de proximidad pudieran ser mas eficientemente ejecutadas por los Municipios, coadyuvando con ello a una mayor participación de las respectivas comunidades y promoviendo así a un mayor desarrollo y crecimiento del interior; fue dictado el Decreto N° 2199.

De acuerdo con la norma precedentemente citada, se facultó al Poder Ejecutivo para designar a 53 Municipalidades como depositarias de los aeródromos existentes en sus distritos en los términos de un convenio tipo que, como anexo, formó parte integrante de dicho decreto.

Las respectivas municipalidades contraían como obligaciones: a) Atender las erogaciones que debieran efectuarse para asegurar el buen estado de conservación y funcionamiento del aeródromo objeto del convenio; b) Solicitar la autorización de la Dirección de Aeronáutica, con anterioridad a la realización de modificaciones en la infraestructura existente, o de cualquier tipo de mejoras edilicias y/o en instalaciones; c) Destinar una parte del producido de la explotación del aeródromo a la conservación de éste y el restante a fomento aeronáutico; d) Enviar anualmente la memoria y balance de la administración del aeródromo, consignando el producido de su explotación y el destino del mismo; y e) Permitir a las instituciones aerodeportivas el uso del aeródromo y sus instalaciones sin cargo, y para aquellas que posean instalaciones propias en dichos aeródromos, autorizarles el uso exclusivo de las mismas.

Se establecía por la cláusula cuarta que, en ningún caso y bajo ningún concepto, so pena de rescisión del convenio, se podría dar al aeródromo otro destino que no sea el específico, comprometiéndose el Municipio a mantenerlo habilitado en todo momento, de acuerdo con su categoría.

Por otra parte, la Dirección de Aeronáutica podría intervenir, controlar y supervisar las condiciones del aeródromo, para garantizar la eficiencia de las operaciones y de los servicios de control de áreas del mismo, así como de protección al vuelo, del conjunto de las actividades y de sus instalaciones.

El 11 de mayo de 1988 fue dictado el Decreto N° 2519, con el objeto de aprobar el Convenio Tipo que reglamenta el uso de zonas en Aeródromos Provinciales a particulares, para hangares e instalaciones para el uso aeronáutico.

Mediante esta norma, se autorizaba a la Dirección de Aeronáutica de la Gobernación a adecuar los artículos del Convenio a fin de ceder en uso a los Municipios sectores para el desarrollo de actividades de interés comunal, condicionado a mantener la reserva potencial de aplicación aeronáutica, debiendo ser restituidos en caso de ser requeridos por necesidades operativas o desarrollo funcional del aeródromo.

De igual forma, el artículo 4° del decreto autorizaba a dicha Dirección provincial a adecuaciones similares, con el fin de fijar y ceder en uso sin cargo, sectores, áreas o instalaciones en los Aeródromos Provinciales a las Entidades o Instituciones Aerodeportivas de bien público, sin fines de lucro y con Personería Jurídica vigente.

Los hangares o edificios construidos en los espacios otorgados, serían utilizados para la guarda de aeronaves, tareas de reparación y mantenimiento de las mismas, tareas de aeroaplicación, escuela de formación y perfeccionamiento aeronáutico, instrucción de vuelo u otras actividades que se encuadren dentro de la actividad aeronáutica o que permitan el mejor desarrollo de la misma.

Los peticionarios podrían, en la fracción de tierra que ocuparan y dentro de las instalaciones por el levantadas, realizar actividades comerciales como: hangaraje, taller aeronáutico, o cualquier otro acto propio de la actividad aeronáutica. No se admitiría ningún tipo de construcción o ampliación precaria, ni podría destinarse la construcción para otro fin que no sea estrictamente aeronáutico.

El arancel mensual en concepto de ocupación que deberá pagar el peticionario, se determinaría sobre el área efectivamente cubierta por las instalaciones y la parte proporcional a la misma de la plataforma, en relación a la superficie originalmente establecida para cada fin. Los Permisos de Uso se otorgarían por el término de 5 años, renovables por períodos iguales.

A través del Decreto N° 3797 de fecha 20 de octubre de 1998, fue modificada la estructura de la Secretaría General de la Gobernación, incorporándose -por su artículo 14°- a la Subsecretaría de Recursos Técnicos de Gestión - Secretaría de Organización y Control de Gestión, la Dirección "de Aeronavegación Oficial" proveniente de Dirección General de Administración, modificando su nivel funcional por el de Dirección Provincial "de Aeronavegación Oficial", cuyas metas fueron aprobadas por Anexo VI.

Las mismas consisten en: a) Planificar la ejecución de la política establecida en materia de desarrollo de la infraestructura de Aeronavegación; b) Organizar la prestación de los servicios mediante la administración de los recursos humanos en el área, como así también implementar las acciones tendientes a obtener recursos económicos por explotación de las áreas libres de los aeródromos provinciales; c) Organizar la infraestructura aeronáutica provincial y la prestación de los servicios aéreos; d) Coordinar con los organismos nacionales, provinciales las acciones comunes compatibilizando los intereses de las distintas jurisdicciones involucradas; e) Dirigir la política necesaria para el cumplimiento de las competencias



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



asignadas a controlar la actividad de los sectores a su cargo de manera de propender a la máxima seguridad en las prestaciones; y f) Apoyar el fomento de la actividad aerodeportiva y naval, la formación de recursos humanos, la actividad aerocomercial y toda otra que facilite la seguridad de la actividad y el desarrollo social.

El 27 de junio de 2006 se dictó el Decreto N° 1.574, por el cual la Gobernación de la Provincia de Buenos Aires aprobó el Convenio de Colaboración celebrado con el "Aero Club La Plata", estableciendo éste que se pone a disposición de la Provincia la utilización de la pista, helipuerto y demás instalaciones. Mediante el mismo ésta última, a título de colaboración y en carácter de subsidio, podrá proveer al "Aero Club La Plata" de combustible y lubricantes aeronáuticos para la operatividad de las aeronaves de su propiedad, sin perjuicio de viabilizar toda otra prestación otorgada bajo idéntico título y carácter.

A mediados del año 2007, la Dirección Provincial de Aeronavegación Oficial emitió la Disposición N° 05/07, por la que creó el "Programa de Relevamiento y Normalización de los Aeródromos Públicos". El objetivo principal sería el de reunir la totalidad de los antecedentes que obraren en los diversos organismos municipales, provinciales y nacionales que coadyuven a dar certeza jurídica de la situación de los aeródromos públicos provinciales; relevar la totalidad de los ocupantes actuales de espacios libres dentro de los mismos; y conocer la problemática identificada en las zonas operativas de cada aeródromo al que son comisionados.

Asimismo, dicho programa planteaba: establecer la rentabilidad de la tierra conforme a su aptitud para la explotación agrícola; elaborar un calendario de inspecciones de los aeródromos; armonizar las normas vigentes para resolver las lagunas jurídicas que se identifiquen; y elaborar los proyectos de actos administrativos que se considere conveniente promover en los casos que la naturaleza de la problemática a resolver exceda las competencias de la DPAO.

En agosto de 2007, la dependencia mencionada precedentemente dictó la Disposición N° 06/07, creando el "Registro Centralizado de Usuarios de Aeródromos Públicos Provinciales". A partir de entonces, la inscripción en el mismo sería la única forma en que un particular podría acreditar la "aptitud de usuario" de aeródromos públicos provinciales, calidad que le permitiría gestionar ante los Municipios (depositarios), el permiso de uso precario de una parcela de tierra de espacios libres, perteneciente a los aeródromos públicos provinciales; con excepción del aeroclub que solo adquiriría la aptitud de usuario para el aeródromo donde cumple el objeto social.

Conjuntamente con los requisitos establecidos para la inscripción, se debería agregar un breve desarrollo de la actividad proyectada a desarrollar, con carácter de Declaración Jurada. La "aptitud de usuario" otorgada tendría una vigencia de cinco años, no existiendo renovación tácita ni automática del permiso precario, siendo la DPAO la única con poder para otorgar la misma. Para otorgarla, se tendría particularmente en cuenta el efectivo cumplimiento de las normas de aplicación; el pago en término del canon mensual establecido; el resultado de las inspecciones a sus instalaciones que realicen los profesionales y técnicos de dicha dependencia oficial.

En la misma fecha que la anterior norma, y de forma complementaria respecto de aquella, la Dirección Provincial de Aeronavegación Oficial emitió la Disposición N° 06/07, por la cual cada uno de los aeródromos públicos provinciales se debería subdividir en parcelas de 10 metros por 10 metros, estableciéndose para ello la forma de demarcación.

Otro antecedente a tener en cuenta, relacionado con el desarrollo de las actividades aerodeportivas, lo constituye el convenio suscripto el pasado 26 de junio entre la entidad que los nuclea a los 90 aeroclubes provinciales y el gobierno de la provincia de Buenos Aires. Dicho acuerdo se vincula con la intención de incorporar una nueva acción en materia de seguridad, sumando -según se informó- un centenar de aviones privados para el despliegue de tareas de patrullaje y búsqueda en territorios rurales, rutas y caminos.

Otras situaciones

A los problemas económicos que afectan el desarrollo de las actividades de los aeroclubes, debido en gran medida a la falta de apoyo estatal, últimamente se han sumado diversas situaciones que afectan a aeródromos y hacen más sombrío aún el panorama para la aviación civil en nuestra región.

En el año 2006 se produjo el cierre definitivo y el retiro de habilitación del Aeródromo Público Internacional de Don Torcuato, luego de la decisión de sus propietarios de convertir sus más de 80 hectáreas en un emprendimiento inmobiliario: un barrio cerrado. Aquel histórico aeródromo databa del año 1947 y era uno de los más importantes de la aviación civil, el segundo aeropuerto del país -sólo es superado por el del Aeroparque Metropolitano Jorge Newbery- con un movimiento de entre 4.000 a 7.000 operaciones mensuales de aeronaves. Contaba con 15 empresas de mantenimiento de aeronaves, 10 escuelas de vuelo, una empresa de traslado sanitario y transporte de órganos, 400 aeronaves y 60 helicópteros basados



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



en los hangares del aeropuerto. Casi 1.500 trabajadores estaban involucrados en las tareas del aeropuerto en forma directa e indirecta.

Ante esa situación, la Fuerza Aérea puso a disposición la plataforma de aviones y las calles de rodaje para el estacionamiento de aeronaves de la Base Aérea de Morón, así como permitió el asentamiento de ocho escuelas de vuelo en sus instalaciones, a efectos de paliar los inconvenientes derivados del cierre de aquel aeropuerto. Se debe tener en cuenta que en dicha Base ya venía funcionando el Instituto Nacional de Aviación Civil (INAC), y actualmente tiene allí su sede la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC).

A partir de entonces, el aeródromo de Morón triplicó sus operaciones de vuelo de aviones privados, y sumó servicios aeronáuticos que se instalaron en ese lugar luego de tener que retirarse de Don Torcuato. Sin embargo, recientemente han circulado algunas versiones, no desmentidas por las dependencias oficiales competentes de las que habrían surgido, respecto a que se intimaría a las entidades que allí se asentaron en los últimos años, para su próximo retiro de las instalaciones que ocupan. De confirmarse estas intenciones, se agravaría la situación del sector.

Con fecha 19 de octubre de 2007, fue dictado el Decreto N° 2.792, declarándose la caducidad del convenio suscripto entre la Provincia de Buenos Aires y la Municipalidad de Necochea por el cual, se le otorgó a esta última la tenencia precaria del aeródromo local, en calidad de depositaria, en el marco del Decreto N° 2199/77; intimándose a la citada Municipalidad para que en el término de 30 días reintegre a la Dirección Provincial de Aeronavegación Oficial, libre de todo ocupante el aeródromo.

La decisión provincial fue tomada a consecuencia del convenio celebrado entre la Comuna y la firma Megassed S.A., para la explotación de noventa y una hectáreas del predio del aeródromo por un plazo de 20 años con opción a 6 más, autorizando la construcción de instalaciones en el lugar por parte de la empresa. Ante esta situación, la Dirección Provincial de Aeronavegación Oficial intimó al Municipio para que en un plazo perentorio regularizara la situación existente, advirtiéndole que tales irregularidades son violatorias de normas provinciales e internacionales, de los preceptos legales que rigen ese tipo de tenencia, y de aquéllos que rigen la actividad aeronáutica.

La Municipalidad del Partido de Necochea no respondió a la intimación realizada oportunamente, presentando luego un recurso de revocatoria interpuesto contra el Decreto N° 2.792/07. Sin embargo, el mismo fue rechazado a través del Decreto N° 127 del 11 de febrero de 2009. Sin lugar a dudas, este hecho constituye un llamado de atención respecto al mecanismo establecido en los Convenios basados en el Decreto N° 2.199/77, por el cual a los municipios se les otorga la tenencia de los aeródromos de la Provincia, pudiendo explotar las tierras libres con el fin de obtener recursos para el mantenimiento de las instalaciones.

Por otra parte, a comienzos del pasado mes de junio se tomó conocimiento del cercenamiento de parte de las tierras que ocupa el Aeródromo de San Justo, colocándose postes que acortaron 170 metros una de las pistas, la que fue declarada inoperable por la ANAC. Es importante destacar que allí funciona el Aero Club Argentino, habiéndose declarado al mismo como "Bien de Interés Histórico Testimonial, incorporado definitivamente al Patrimonio Cultural de la Provincia de Buenos Aires", de acuerdo con el artículo 1° de la Ley 13393 promulgada el 10 de noviembre de 2005..

Cabe aclarar que el predio había sido donado para que allí se realicen exclusivamente actividades aeronáuticas y de enseñanza, decidiendo la Fuerza Aérea -en 1987- cederlo a la Provincia, ya que no lo podía mantener debido a los grandes costos que le causaba. Esta última transfirió el dominio de parte de las tierras a la Municipalidad para la construcción de un hospital. De tal forma, se ha sentado un precedente peligroso para otros aeródromos provinciales.

Los ejemplos mencionados en los párrafos precedentes son demostrativos de la preocupante situación por la que atraviesan los aeroclubes. A la falta de apoyo económico desde el Estado se suman ahora algunas decisiones adoptadas desde organismos oficiales que, en lugar de mejorar el conflictivo panorama existente, ponen mayores incertidumbres hacia su mejoramiento futuro.

En contraposición a las situaciones planteadas y como prueba de la importancia que revisten las actividades desarrolladas por los aeroclubes en beneficio de los organismos públicos y de la comunidad, cabe destacar la actitud solidaria de las entidades aerodeportivas en general y de los aviadores civiles en particular con algunos ejemplos.

En tal sentido cabe citar el Convenio de Colaboración celebrado entre la Secretaría General de la Gobernación y el "Aero Club La Plata", por el cual éste pone a disposición de la Provincia la utilización de las pistas, helipuerto y demás instalaciones, entregándosele a la entidad "a título de colaboración y en carácter de subsidio, combustible y lubricantes aeronáuticos para la operatividad de las aeronaves de su propiedad, sin perjuicio de viabilizar toda otra prestación otorgada bajo idéntico título y carácter"; según consta en el Decreto N° 1.574 del 27 de junio de 2006.

Dicho convenio se fundamentó en las necesidades de la Gobernación de contar con un aeródromo para el



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



traslado por medios aéreos de los funcionarios provinciales, ya que "resulta necesario contar con un soporte logístico en condiciones de ser utilizado sin trabas ni restricciones operativas"; y que dicho soporte "implica contar con aeródromos en condiciones de ser operados con seguridad, prestancia y razonable disponibilidad". Por tales motivos se consideró que "la utilización por las autoridades públicas provinciales de las instalaciones del Aero Club de La Plata, resulta sumamente conveniente tanto por su mayor cercanía y accesibilidad vial con la capital de la Provincia de Buenos Aires, como por la necesidad de contar con vías alternativas al Aeropuerto Provincial de La Plata o al Helipuerto ubicado en instalaciones del antiguo Batallón de Infantería de Marina N° 3, ante las posibles contingencias que circunstancialmente pudieran invalidar su utilización normal y habitual".

Recientemente -el pasado 29 de junio-, se informó sobre la "firma de un convenio de cooperación mutua entre el Ministerio de Seguridad y Justicia de la Provincia y la entidad que nuclea a los 90 aeroclubes provinciales" por el cual "el gobierno de la provincia de Buenos Aires sumó más de un centenar de aviones privados para el despliegue de tareas de patrullaje y búsqueda en territorios rurales, rutas y caminos". Si bien la intervención de aeronaves civiles en acciones policiales constituye un tema delicado, lo cierto es que las entidades han prestado siempre su apoyo en tareas en las que les han sido requeridas.

Es oportuno también recordar las actitudes de cooperación y compromiso con los intereses de la Nación y las necesidades del conjunto de la población, demostrada por los aviadores civiles, tal como ha ocurrido en momentos en que peligró la paz de nuestro país por conflictos internacionales.

La solidaridad de los aeroclubes ha quedado manifiesta ante toda situación de emergencia, poniendo a disposición de la población aviones y pilotos civiles para evacuaciones, traslados, búsquedas, transporte de alimentos y medicamentos, etc. Un ejemplo particular para destacar es el grupo "Aeroamigos", constituido en 1993 por 13 pilotos y sus familias, con el objetivo de asistir a la comunidad mediante el recurso de la aviación civil y acorde con su lema "Ponele alas a tus mejores intenciones". En la actualidad cuenta con más de 160 aeronaves de todo tipo, habiendo realizado numerosas misiones de ayuda humanitaria en distintos lugares del país, con frecuencia en zonas de frontera y poblaciones muy apartadas de los centros urbanos.

Conclusiones

La sola revisión de los más destacados antecedentes referidos a los inicios y evolución de las actividades aeronáuticas en nuestro país, sirve para tener real conciencia de la importancia que las mismas han tenido, trascendiendo muchas de ellas a nivel internacional.

A poco de lograrse el vuelo con primitivos aeroplanos, aquí contábamos con entusiastas decididos a emular a aquellos audaces que, en Europa y en los Estados Unidos de América, habían concretado el sueño humano de elevarse del suelo y recorrer el cielo como las aves, utilizando para ello aparatos de variados diseños. A aquellos pioneros les faltaba de todo, menos voluntad y coraje.

El desarrollo de estas actividades en nuestro país fue vertiginoso, ya que en los últimos días de 1907 se producía la primera ascensión en globo -Anchorena y Jorge Newbery a bordo del "Pampero"-, en enero de 1908 se fundaba el Aero Club Argentino, y a comienzos de 1910 se efectuaba el primer vuelo con aeroplano.

Queremos recordar particularmente que, entre aquellos pioneros que se sumaron apoyando y también participando de los arriesgados vuelos en globo de comienzos del siglo XX, se encontraba Alfredo Palacios -el primer diputado socialista de América- quien colaboró en el impulso de las actividades aeronáuticas, acompañó también a Jorge Newbery en algunas ascensiones.

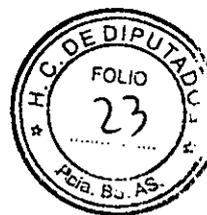
La llegada al país de globos aerostáticos, primitivos aeroplanos y dirigibles, despertó el entusiasmo por el vuelo en personas dedicadas a disímiles ocupaciones, quienes comenzaron rápidamente a tripular aeronaves de difícil maniobrabilidad. Aún así, aquellos pioneros establecieron sucesivos records de distancia y altura, algunos de ellos de nivel internacional, y marcas en cuanto a vuelos sobre el agua, nocturnos, raids, etc.; todo ello a pesar de la precariedad de los medios, sin sistemas radioeléctricos y en improvisados "campos de aviación". Se ha afirmado que los grandes ideales siempre hicieron mártires, y la aviación argentina los tuvo ya en sus comienzos.

La aeronáutica no solo fue una actividad realizada solamente por hombres. Muy por el contrario, las mujeres se incorporaron ya desde el inicio de los vuelos en el territorio argentino. Paracaidistas, pilotos de planeadores, de aviones civiles y comerciales, como en el caso de Mirtha Tanevich, quien fuera comandante de un avión de transporte de carga y falleció en un trágico accidente aéreo; las mujeres han participado y se han destacado en las diferentes modalidades de la aviación civil.

La destreza de los pilotos de nuestro país ha quedado demostrada de múltiples maneras, entre ellas la ejecución de maniobras y exhibiciones acrobáticas. Una de las primeras demostraciones de este tipo fue la



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



realizada el 1 de agosto de 1915 por Juan Domenjuz, quien efectuó el primer "looping de loop" (rizos) en el país con el monoplano Bleriot XI, llevando a Enriqueta Fruchard de Jarfelt como pasajera.

En relación con ese tipo de prácticas, la historia de la aeronáutica argentina registra los nombres de pilotos de la talla de Santiago Germanó, quién asombraba con arriesgadas exhibiciones con su Focke Wulf FW - 44 J "Stiglitz"; al igual que Marie Rosoi Janfreu, más conocida como "Charito Germanó" -discípula y luego esposa de éste-, y de quien también deslumbrara con sus acrobacias: Carola Lorenzini.

Charito cuenta en su haber con más de siete mil horas de vuelo y con innumerables récords y triunfos deportivos. Ostenta hoy un récord vigente que ningún aviador ha superado hasta nuestros días, el cual logró en el año 1951 cuando realizó 963 rizados consecutivos -en una hora, 50 minutos-, superando a su propio maestro, quien había logrado 960. Ha sido la primera mujer aviadora en el mundo en obtener el Campeonato Mundial de Acrobacia Aérea, hecho acaecido en la ciudad de Coventry, en el Reino Unido de la Gran Bretaña, en el año de 1954.

Si bien en estos fundamentos se ha tratado de resaltar la importancia que ha tenido, tiene y, deseamos, siga teniendo la aviación civil en nuestro país; ello no significa menospreciar el destacado historial de los pilotos de la Fuerza Aérea Argentina, quienes tuvieron su página más brillante durante el conflicto de 1982 por la Islas Malvinas, siendo sus acciones de destreza y valentía reconocidas por el propio comandante de las Task Force.

Tampoco olvidamos lo que han realizado los cientos de voluntarios argentinos que se sumaron a las fuerzas aéreas aliadas durante la Segunda Guerra Mundial; perdiendo la vida en combate muchos de ellos, mientras que otros sobrevivieron y volvieron al país condecorados por su accionar. Pilotos de bombarderos y de cazas integraron las escuadrillas de la Gran Bretaña y de Canadá, destacándose entre otros grupos el "Escuadrón 164 argentino-británico" de la RAF que operó con aviones Spitfire y luego con Hurricanes.

Tal como lo expresara la Confederación Argentina de Entidades Aerodeportivas: Los aeroclubes fueron formados por hombres dotados del más noble espíritu aeronáutico, fiel a los principios contenidos en el acta de fundación del primer Club Aéreo de América (el Aero Club Argentino en 1908), continuando una labor que, desde su inicio, ha jalonado la historia con verdaderos hitos aeronáuticos que marcan e impulsan su desarrollo.

Ya no están los precarios monoplanos Bleriot XI y Morane Saulnier Parasol en los escasos "campos de aviación" existentes en la primera década del siglo XX. Nuevos aeródromos se fueron construyendo en todas las regiones del país en las décadas siguientes, gracias al esfuerzo emprendedor de los amantes de la aviación y al apoyo gubernamental. Los aeroclubes comenzaron a contar con aviones más adecuados, tales como los Fleet, Miles Magíster, Focke Wulf, Luscombe y los diversos modelos que se fueron produciendo y comercializando por las empresas estadounidenses Piper y Cessna; sin olvidar los IA-46 Ranquel y Aero Boero de diseño y fabricación nacional.

Los aeroclubes, inspiradores y creadores de esta fuerza espiritual afín al quehacer aeronáutico, conocida más tarde como Conciencia Aeronáutica, han logrado en su larga trayectoria, orientar y conducir los esfuerzos de la Sociedad Argentina hacia un armonioso y creciente desarrollo aeronáutico.

La cuna de la aviación en nuestro país ha sido el Aeroclub. De allí la aviación como actividad dio origen a todos los sectores que componen el espectro aeronáutico nacional: la aviación nacional, la aviación militar, el transporte aéreo, la industria aeronáutica, la infraestructura y otras actividades conexas.

Esta política, a lo largo de más de 80 años, con sucesivas modificaciones de las estructuras de conducción de la política aeronáutica nacional, con el apoyo estatal, y sustentado por una adecuada normativa, logró niveles de desarrollo inimaginables en tan corto lapso.

Lamentablemente, no obstante la vigencia de leyes y disposiciones específicas, desde hace casi 20 años el apoyo del Estado no se traduce en medidas económicas, situación que llevará inexorablemente a la desaparición de este tipo de entidades.

Se debe tener muy en cuenta la importancia que reviste el medio de transporte aéreo en nuestra región, siendo en muchos casos irremplazable ante determinadas circunstancias. Los aeroclubes están siempre a disposición de la comunidad que integran, dando muestras permanentes de solidaridad en todos los casos que ha sido necesario contar con sus aeronaves.

Dada la extensión de nuestro territorio, las carencias existentes en materia de carreteras y los limitados servicios de transporte de pasajeros que interconectan las diversas localidades, la operación de aeronaves desde los aeroclubes resulta de gran importancia.

El país en general, y nuestra Provincia en particular, requieren de una aviación civil acorde a sus necesidades y en función de los múltiples servicios a la comunidad que en sus lugares de asentamiento cumplen los aeroclubes, tales como traslado de personas con sus aviones.



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



Como derivación de las drásticas medidas económicas dispuestas desde hace algunos años por el Ministerio de Economía, tendientes a reducir los gastos del Estado, fueron suprimidos numerosos Fondos creados con fines específicos. Por lo general, éstos tenían por objeto el financiamiento de actividades o instituciones a cargo de las mismas, cuya importancia estratégica imponía contar con un flujo constante de recursos para garantizar su desarrollo.

Entre muchas otras fuentes de aportes como las citadas precedentemente, fue suprimido el Fondo Permanente para Fomento de la Aviación Civil, motivo por el cual los aeroclubes y clubes de planeadores dejaron de contar con esta trascendental ayuda para su subsistencia.

Los escasos recursos económicos con que cuentan las entidades aerodeportivas, ponen en riesgo tanto el fomento de la aviación en general, como actividades específicas de fundamental importancia, tales como la instrucción y capacitación de pilotos. Se trata de una relación perversa ya que, al disminuir la cantidad de pilotos civiles, se reduce la cantidad de socios de los aeroclubes y, por lo tanto, las posibilidades de financiamiento de los mismos.

Debe tenerse muy en cuenta que las funciones que desempeñan estas instituciones tienen un alto costo. En principio se debe hacer frente a las permanentes labores para mantener las instalaciones y equipamiento de los aeródromos en condiciones operativas, particularmente sus pistas, tareas que son efectuadas en algunos casos por los municipios -vía convenios como ocurre con los provinciales-, o por cuenta de las entidades cuando éstas ejercen su dominio.

Además, cabe destacar que las entidades aerodeportivas poseen aeronaves, las cuales requieren de trabajos de inspección rutinaria y reparaciones. Este es un dato que se debe tener muy en cuenta, ya que es alto el costo del mantenimiento del material de vuelo, y mucho más oneroso resulta cuando se debe proceder a su renovación.

La continuidad de las actividades de estas instituciones se encuentra en peligro. Se trata de una situación crítica que requiere de medidas para su resolución. El Estado debe establecer mecanismos para la obtención de los recursos necesarios, ya sea a través de la creación de fondos de fomento y/o de tributos de afectación específica, así como de permisos otorgados a los aeroclubes para concesionar la explotación de bienes correspondientes a los aeródromos.

Las reiteradas crisis económicas por las que ha atravesado nuestro país, han provocado problemas de financiamiento para las entidades civiles sin fines de lucro, poniendo a muchas de ellas al borde de la disolución, al ver agotados sus recursos.

Dada las trascendentes funciones que cumplen las entidades aerodeportivas, las cuales devienen de los propios principios que les dieron su origen y que han quedado plasmados en sus estatutos, han asumido una responsabilidad ante la comunidad y el Estado, motivo por el cual resulta ineludible la intervención de éste último para su apoyo.

Los vaivenes de nuestra economía han perjudicado ostensiblemente y en forma progresiva a la aviación civil nacional. A pesar de ello, los aeroclubes intentan continuar prestando los servicios que oportunamente les fueron delegados. Sería irracional que por no adoptarse medidas que corrijan la presente situación, se destruyera lo que tanto costó materializar.

Los aeroclubes deben cumplir con numerosas tareas asignadas en correspondencia con las normas aeronáuticas establecidas por los códigos y disposiciones diversas vigentes, tanto en materia de seguridad aeroportuaria, cumplimiento de servicios de transporte aéreo, apoyo a las aeronaves que utilizan los aeródromos públicos, así como su colaboración para el desarrollo de las actividades de los usuarios y para la población en general.

Las situaciones mencionadas en los presentes fundamentos, tanto respecto a la falta de recursos, como en la aplicación de determinadas normas para el adecuado funcionamiento de los aeroclubes, y por los conflictos que en estos últimos años han afectado a diversos aeródromos; merecen la atención y una adecuada respuesta por parte de los organismos públicos.

La situación económica por la que atraviesan los aeroclubes debe ser atendida desde el Estado. Los costos que representan el sostenimiento de las actividades aeronáuticas, deben ser cubiertos mediante fuentes de recursos que aseguren su continuidad en el tiempo.

Si bien le ha correspondido tradicionalmente a la Nación brindar un apoyo económico para el desarrollo de la aviación civil, la Provincia no puede desentenderse de una actividad que -como hemos expresado en los presentes fundamentos- resulta trascendental para el presente y el futuro de nuestro país.

La legislación vigente estableció hace ya más de medio siglo el compromiso de la Provincia en función del logro de una red de aeródromos públicos que cubriera todo el territorio bonaerense. Dicha normativa surgió



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



en el marco de políticas nacionales coincidentes con aquellos objetivos a nivel general, las cuales contemplaban diversos mecanismos de apoyo que posibilitaban la continuidad y el incremento de la infraestructura y el equipamiento aeronáutico, así como su mantenimiento y modernización.

Buenos Aires cuenta con 53 aeródromos públicos instalados en inmuebles de dominio provincial en los que oportunamente fueron designadas las respectivas municipalidades como depositarias de los mismos. Los mismos están ubicados en los partidos de: Adolfo Alsina, Ayacucho, Azul, Balcarce, Bolívar, Bragado, Carlos Casares, Colon, Coronel de Marina Leonardo Rosales, Coronel Dorrego, Coronel Pringles, Coronel Suarez, Chacabuco, Chivilcoy, Dolores, General Alvarado, General Lamadrid, General Lavalle, General Madariaga, General Pinto, General Viamonte, General Villegas, Hipólito Yrigoyen, Junín, Laprida, Las Flores, Leandro N. Alem, Lincoln, Lobos, Maipú, Mar Chiquita, Mercedes, Monte, Necochea, Nueve de Julio, Olavarría, Patagones, Pehuajo, Pellegrini, Pergamino, Puan, Saavedra, Saladillo, San Antonio de Areco, San Cayetano, San Nicolás, San Pedro, Tandil, Trenque Lauquen, Tres Arroyos, Villa Gesell, Villarino y Zarate.

Dado que la operatividad de muchos aeródromos de la Provincia puede verse amenazada por los diversos problemas comentados, y a pesar de las limitaciones provinciales; hemos querido aportar mediante el presente proyecto de ley una posible modalidad de obtención de recursos para su mantenimiento

Se trata -en síntesis- de otorgar a los aeroclubes la explotación de las tierras libres de los aeródromos en los cuales desarrollan sus actividades, mediante convenios a suscribir entre la Provincia y las entidades aerodeportivas que así lo solicite. Dada la existencia de otros convenios, en los cuales intervienen los municipios en cuya jurisdicción se encuentran dichas instalaciones, la iniciativa legislativa establece los procedimientos a contemplar ante esas situaciones.

Nuestro país ostenta el orgullo de haber sido pionero de la aviación civil en Latinoamérica y uno de los primeros del mundo en desarrollar rápidamente las actividades aeronáuticas, las cuales ya acumulan aquí una trayectoria que supera el centenar de años, período en el cual se han vivido momentos imborrables.

Son muchos los que aman y desarrollan esta actividad dando rienda suelta a su pasión aeronáutica. La mayoría de las instituciones continúan recibiendo un número destacado de jóvenes que desean concurrir a sus escuelas de vuelo. Allí se forman aviadores civiles quienes no solo pilotarán aeronaves deportivas, sino también remolcadores de planeadores y de mangas publicitarias, aeroplicadores para cultivos agrícolas, ambulancias y taxis aéreos, así como aviones de transporte de carga y de pasajeros.

La pasión, el fervor por volar y -para muchos- un poco de "locura", son las causas que dan lugar a que numerosos jóvenes decidan anotarse en las escuelas de vuelo para obtener la licencia de piloto. Las mismas características se requieren para constituir una entidad aerodeportiva. Hay un refrán que expresa: "Si querés juntar a todos los locos de un pueblo, fundá un aeroclub". Quizás esa sana locura está permitiendo que, a pesar de las adversidades económicas originadas en la falta de apoyo del Estado, sus socios sigan bregando por el sostenimiento de una infraestructura, equipamientos y actividades, fundamentales para el desarrollo de la Nación.

Ayer estuvimos al nivel de las naciones pioneras en materia aeronáutica y ostentamos una evolución acorde con las mismas. Actualmente, avanzado el siglo XXI, nos encontramos en un peligroso retroceso, inadmisibles para un país de las características del nuestro.

Por los fundamentos expuestos, solicitamos la sanción favorable del presente proyecto de ley.


CARLOS ALBERTO INVERNIZZI
Diputado Provincial
H. Cámara de Diputados
Pcia. de Buenos Aires