

PROYECTO DE COMUNICACION

EL SENADO DE LA NACION:

Solicita que el Poder Ejecutivo Nacional, por intermedio del Organismo Regulador Nacional de Aeropuertos, (O.R.S.N.A), la A.N.A.C y demás estamentos competentes, informe si se han realizado o se tiene previsto realizar obras o instalación de sistemas o dispositivos adecuados en las cabeceras de pista del Aeroparque Jorge Newbery, a efectos de atenuar las consecuencias de un eventual despiste de una aeronave en dicho aeropuerto.

FUNDAMENTOS

SR. PRESIDENTE:

A 13 años del trágico accidente que protagonizó una aeronave de la entonces L.A.P.A , mucho se ha invertido en la infraestructura de la Terminal del Aeroparque Jorge Newbery para acompañar el creciente flujo de pasajeros que diariamente utilizan ese aeropuerto, en particular desde que se lo ha habilitado para la operación de vuelos regionales.

No obstante, se observa con preocupación que nada relevante parece haberse efectuado para mejorar la seguridad de las operaciones ante un eventual despiste de una aeronave.

Al menos a simple vista, no solo no se han removido los obstáculos existentes fuera del perímetro del aeropuerto en la prolongación de las cabeceras, sino que, -hasta donde tenemos información- no se habría realizado obra alguna dentro del perímetro del aeropuerto para facilitar el frenado de una aeronave fuera de control ya sea en un fallido despegue (como fue el caso del siniestro de L.A.P.A) o en un aterrizaje .

Al respecto, no parece suficiente la extensión de 180 metros realizada en la cabecera sur según informes del O.R.S.N.A que datan de 2006.

Respecto a los obstáculos externos, si bien, en principio, lo que se encuentra fuera del perímetro del aeropuerto es jurisdicción del G.C.B.A, corresponde a las autoridades nacionales todo lo referente a la seguridad de las operaciones aéreas.

De acuerdo a un pormenorizado Informe de la Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas (A.P.L.A), ninguna de las cabeceras del Aeroparque Metropolitano cumplirían adecuadamente las recomendaciones de la O.A.C.I (Organización de Aviación Civil Internacional) en cuanto a dimensiones de la denominada R.E.S.A (Area de seguridad del extremo de pista).

De acuerdo a la misma fuente la situación es mas crítica en la cabecera 31 , conocida como cabecera sur, que fue, precisamente, en la que se produjo el accidente del 31 de agosto de 1999.

El riesgo es mayor allí pues la mayor parte de las operaciones de despegue y aterrizaje se efectúan a partir de la cabecera opuesta, o sea la 13 o Norte.

De esta forma, si una aeronave excede su carrera de despegue o aterrizaje despistará indefectiblemente por la cabecera sur, donde además, existen numerosos obstáculos fuera del perímetro del aeropuerto, como el terraplén de la entrada a Costa Salguero, una casilla reguladora de gas, árboles de porte, etc, sin contar que la propia reja perimetral del aeropuerto constituye, en sí misma, un obstáculo significativo dada la excesiva fortaleza de su diseño tanto en cuanto a su basamento de hormigón como la reja en sí.

En efecto, de la investigación del accidente del trágico vuelo 3142 surge que, presumiblemente, el cerco perimetral -que es el mismo que existe actualmente- contribuyó a destruir el tren de aterrizaje y al desgarramiento de los tanques de combustible del Boeing 737-200 siniestrado aquella noche de 1999 que costó la vida a 65 personas, heridas graves a 17 y otras tantas afectadas de una u otra forma.

En modo alguno es motivo de este proyecto analizar las causas de aquella tragedia y, menos aun, atribuir a dicho cerco perimetral un rol decisivo en el trágico desenlace del accidente en cuestión ni reducir a ese aspecto el conjunto de medidas que deberían adoptarse para mitigar las consecuencias del despiste de una aeronave.

Por todo lo expuesto y considerando que se trata de una cuestión de suma importancia para la seguridad de los ciudadanos solicito a mis pares acompañen el presente proyecto.