



Legislatura de la Provincia de Río Negro

FUNDAMENTOS

En el territorio de la Provincia de Río Negro, aproximadamente 20 kilómetros de localidad de Sierra Grande, en la zona denominada "Puerto Lobos" sobre la costa atlántica (paralelo 42), a menos de 1500 metros del mar, se ha construido un aeropuerto o aeródromo, de dimensiones similares al aeropuerto internacional de San Carlos de Bariloche.

Puerto Lobos es un paraíso junto al mar y al Paralelo 42, se encuentra ubicado sobre la costa atlántica en la provincia de Chubut a escasos kilómetros del límite con Río Negro sobre el Golfo San Matías y a 56 km al sur de la localidad de Sierra Grande (Provincia de Río Negro) y a 88 km al norte de la localidad de Puerto Madryn (Provincia de Chubut).

La pista construida en el año 2008 es de aproximadamente 2.000 metros de largo, con un ancho no inferior a 50 metros, la cual la haría apta para el aterrizaje y despeje de jets tipo boeing 737 y el costo promedio de esta obra, rondaría los 20 millones de dólares estadounidenses.

El aeropuerto ha sido construido en campo de propiedad de la sociedad Bahía Dorada S.A., con domicilio en la calle Maipu N° 1210 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y corresponden a la matrícula 25-280 de la parcela 25-4-390910 correspondiente a las nomenclaturas catastrales 25-4-290870 y 25-4-390930. El Presidente de la Sociedad Bahía Dorada S.A. es el Sr. Nicolás Van Ditmar.

Ubicación del aeropuerto

El aeropuerto se encuentra ubicado en una zona estratégica, toda vez que la pista tiene salida directa al mar atlántico, y por tanto salida y llegada directa a las Islas Malvinas.

Si bien no es objeto de este proyecto de ley abordar el tema Malvinas, bien sabida es la política nacional e internacional que el gobierno de Néstor Kirchner y actual gobierno de la Presidente Cristina Fernández de Kirchner ha efectuado en relación a la defensa de la soberanía y recuperación de manera pacífica de las Islas Malvinas. Argentina defendió en innumerables oportunidades ante el Comité de Descolonización de la Organización de Naciones Unidas su reclamo sobre la soberanía de las islas Malvinas y reiteró su voluntad de negociar con el Reino Unido para resolver la disputa. El Comité adoptó resoluciones suscritas por países de América latina (Bolivia, Chile, Cuba, Ecuador, Nicaragua y Venezuela) afirmando que la persistencia de



Legislatura de la Provincia de Río Negro

situaciones coloniales es incompatible con el ideal de paz de la ONU.

Es importante resaltar que por Resolución N° 2065 de la Asamblea General de la ONU, aprobada el 16 de diciembre de 1965, reconoció la existencia de una disputa de soberanía entre el Reino Unido y la Argentina en torno a las Islas Malvinas. De igual manera, reconoció que el caso de las Malvinas se encuadra en una situación colonial, que debe ser resuelta teniendo en consideración lo expresado en la resolución 1514, donde se estableció el objetivo de eliminar toda forma de colonialismo. La resolución invita a las partes a resolver sin demora la disputa de soberanía teniendo en consideración los intereses de los habitantes de las Islas.

¿Quiénes utilizan el aeropuerto? Autorización para funcionar.-

Conforme surge de varias declaraciones y noticias publicadas en sitios de la web pública, las instalaciones son utilizadas por el Sr. Nicolás Van Ditmar - conocido por ser operador inmobiliario y apoderado del Sr. Joe Lewis, de nacionalidad británica-, en la Argentina, y en la zona patagónica en particular. Asimismo, lo hace en su carácter de Presidente de la Sociedad Anónima Bahía Dorada, titular del dominio del inmueble donde se encuentra construido el aeropuerto.

Son llamativas las inusuales dimensiones de este aeropuerto, que soportaría aviones de hasta 40 o 50 toneladas de capacidad máxima, pudiendo operar tranquilamente un Boeing 737 o un Global Express, y el inminente riesgo de que al aeropuerto podrían descender aeronaves civiles o militares de gran porte, sin si quiera ser alertados por los radares que posee la Fuerza Aérea Argentina.

En fecha 18 de marzo de 2008 se elaboro un informe producido por parte del Señor Comandante de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina, Brigadier José Antonio Álvarez, a requerimiento de legisladores de esta legislatura rionegrina de ese período legislativo. En dicho informe, se indica:

- 1.- El trámite de autorización para funcionar del aeropuerto fue iniciado ante el Comando de Regiones Aéreas - Dirección de Tránsito Aéreo, mediante expediente nro. 5.685.640 (FAA) de fecha 04-DIC-07.
- 2.- La persona que presenta el trámite es el señor Nicolás Bernardo Van Ditmar, de nacionalidad argentina, DNI 17.336.840, en su carácter de Presidente de la Firma HIDDEN LAKE S.A. y de la firma BAHIA DORADA S.A.,



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

propietaria del predio sobre el cual se ha construido el aeródromo. Siendo el domicilio legal declarado de la firma HIDDEN LAKE S.A. - Marcelo T de Alvear 642 primer piso Ciudad de Buenos Aires y el Domicilio legal declarado de la Firma Bahía Dorada S.A., Maipú 1210 piso 5° Ciudad de Buenos Aires.

- 3.- El Sr. Joe Lewis no figura en el expediente y se desconoce si es miembro accionista o directivo de las citadas empresas.
- 4.- Oportunamente se presentó el proyecto ante la Dirección de Tránsito Aéreo, mediante expediente N°5.685.640 (FAA) de fecha 04-dic-07, habiendo finalizado el trámite el 19 de febrero de 2008 cumpliendo todos los requisitos establecidos en el anexo 14 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) según decreto 92/70.
- 5.- El aeródromo se encuentra habilitado como aeródromo privado, para operaciones diurnas en condiciones meteorológicas de vuelo visual (VMC). Clave de referencia 3-C.
- 6.- El aeródromo no cuenta con habilitación para operaciones nocturnas.
- 7.- El solicitante presentó Declaración Jurada Ambiental del proyecto, firmada por el Ingeniero Sergio Plunket (MR 08788) inscripto en el Registro Provincial de Consultores ambientales mediante Resolución 007/07, y la cual se encuentra aprobada por la Directora General de Medio Ambiente de la Provincia de Río Negro, Licenciada Nélide Gazia, mediante resolución Nro. 009/08 y por el CODEMA, firmado por el Sr. Oscar Echeverría como presidente del Concejo de Ecología y Medio Ambiente de la Provincia de Río Negro.
- 8.- El aeródromo, por su ubicación se encuentra dentro de una Zona de Seguridad del Departamento San Antonio, Provincia de Río Negro la que se encuentra alcanzada por Resolución 206/95 que establece excepciones al ejercicio de la policía de radicación en centros urbanos o localidades de Zonas de Seguridad. Asimismo, se analizó que la resolución 1751/95 establece expresamente la excepción para ciudadanos argentinos nativos al régimen, previa conformidad en toda Zona de Seguridad, y que el artículo 42 de la ley 23.554 de Defensa Nacional, declara la conveniencia nacional que los bienes ubicados en Zonas de Seguridad, pertenezcan a ciudadanos argentinos nativos, por lo cual, previo a la aprobación del proyecto, se procedió a corroborar



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

la propiedad de los terrenos mediante la presentación de copia del título de propiedad de los mismos.

- 9.- El aeródromo se encuentra ubicado a 35 kms. al sureste de la Localidad de Sierra Grande, provincia de Río Negro en las coordenadas 41°50'34'' latitud Sur- 65°04'56'' Longitud Oeste y no cuenta con depósito de combustible.
- 10.-El aeródromo no cuenta con autorización para operaciones internacionales y no dispone de organismos de fiscalización, por lo que cualquier aeronave proveniente del extranjero deberá previamente aterrizar en un Aeropuerto Internacional, hacer los controles de aduana, Migraciones y Sanidad de Fronteras para luego poder operar en el aeródromo en cuestión.
- 11.-En lo que respecta al cumplimiento de las certificaciones aeronáuticas y el transporte sin riesgo de mercancías peligrosas, las aeronaves que operen en el aeródromo en cuestión deberán cumplir previamente con todas las normativas y regulaciones nacionales establecidas al respecto.

Dos cuestiones a tener en cuenta.

En primer lugar, la intervención del Concejo de Ecología y Medio Ambiente de la Provincia de Río Negro, en su carácter de autoridad ambiental, aprobó la declaración jurada ambiental presentada por el solicitante. Ello demuestra la gran sensibilidad que tiene el tema puesto que el aeropuerto no sólo se encuentra ubicado en una zona de frontera, sino que además, en una zona declarada área protegida. Conforme surge del informe previamente detallado, no surge la existencia de estudio de impacto ambiental suficiente, conforme lo prevé la Ley M 3266 cuyo objeto principal es regular el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental como instituto necesario para la conservación del ambiente en todo el territorio de la provincia a los fines de resguardar los recursos naturales dentro de un esquema de desarrollo sustentable, siendo sus normas de orden público. El artículo 3° establece: "Estarán sujetos a los términos de la presente Ley, los proyectos, obras o acciones relacionados con: "...inciso e) ...La construcción de rutas, autopistas, líneas férreas, acueductos, puentes aeropuertos y puertos." Claramente debió y debe tenerse en cuenta los alcances y procedimientos previstos por la norma a los efectos de la autorización de la construcción del aeropuerto en análisis. En este sentido, el artículo 7° detalla el procedimiento a seguir para la realización del estudio de impacto ambiental, siendo la presentación de la declaración jurada ambiental el primer



Legislatura de la Provincia de Río Negro

requisito del trámite, pero de ninguna manera es considerada como agotamiento de dicha instancia. Dice textualmente el artículo 7°: "El procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, estará integrado por las siguientes etapas:

- a) La presentación de la Declaración Jurada de Impacto Ambiental y, en su caso, la ampliación de la Declaración Jurada de Impacto Ambiental.
- b) Estudio de Impacto Ambiental cuando resulte pertinente.
- c) La audiencia pública de los interesados y afectados en el lugar de emplazamiento del proyecto y/o donde se produzcan sus impactos, cuando ésta resultare pertinente, conforme lo establezca la reglamentación.
- d) El dictamen técnico.
- e) La Resolución Ambiental".

En función de lo expuesto, es que consideramos necesario dar la debida intervención a la actual Secretaría de ambiente y Desarrollo sustentable a efectos de que, en su carácter de autoridad de aplicación de la ley M 3266, intervenga en el trámite ya autorizado y analice si se cumplieron los recaudos pertinentes conforme lo establece la legislación vigente en la materia.

En segundo lugar, obsérvese que la ubicación del aeropuerto es en zona de frontera. Por esa razón, y a sabiendas que el titular de dominio del mismo es el apoderado de un ciudadano de nacionalidad inglesa, creemos conveniente que debe tenerse especial atención al funcionamiento del mismo toda vez que podrían ser omitidos los controles migratorios y aduaneros correspondientes. Recordemos que el aeropuerto está habilitado para la realización de dichos controles.

Interés público y restricciones al dominio

El derecho de propiedad, que el Código Civil define en principio como absoluto, exclusivo y perpetuo, no mantiene siempre con rigor esos caracteres; existen en el mismo Código Civil y en el resto de la legislación variadas limitaciones a la propiedad, que afectan sea lo absoluto, sea lo exclusivo, sea lo perpetuo de este derecho. Tales limitaciones son usualmente clasificadas, a partir del artículo 2611 del mismo Código, en dos grandes grupos: 1°) Limitaciones impuestas por la ley teniendo en cuenta inmediatamente el interés privado de los demás particulares propietarios de inmuebles; estas limitaciones se rigen por el



Legislatura de la Provincia de Río Negro

Código Civil. 2º) Limitaciones impuestas por el orden jurídico en atención al interés público de la colectividad. Estas limitaciones se rigen por el derecho administrativo; así lo reconoce el citado art. 2611 del Código Civil, que expresa: "Las restricciones impuestas al dominio privado sólo en el interés público, son regidas por el derecho administrativo".

Gordillo define a las segundas como limitaciones administrativas a la propiedad privada. Afirma: "En principio pueden ser establecidas no sólo por la Nación sino también por las provincias (en virtud de estar regidas por el derecho administrativo, que es local), e incluso en ciertos casos por las entidades autárquicas. Las principales limitaciones administrativas a la propiedad privada son: a) Meras restricciones; b) servidumbre; c) ocupación temporánea; d) expropiación".

Por su parte define a la naturaleza de las restricciones administrativas como condiciones legales del ejercicio del derecho de propiedad. Se dice que es meramente una tolerancia que el propietario debe soportar, que no existe un sacrificio particular o especial del propietario sino que esa restricción es general, es decir, que todos los propietarios la sufren en igual medida. No hay en ella tampoco un desmembramiento de la propiedad. En cierto modo están ínsitas en la existencia misma del derecho; las restricciones nacen con el nacimiento del derecho de propiedad, son pues de su naturaleza, de su esencia, por lo mismo que no existen derechos absolutos.

(www.gordillo.com/pdf_tomo9/libroi/capitulo18.pdf, página 370/371)

Al definir las características de las "meras restricciones" - a la propiedad privada - afirma: "...imponen principalmente obligaciones de "no hacer" y de "dejar hacer." Se diferencia así el mero no hacer del "dejar hacer," el cual sería "permitir" o tolerar." Esta distinción es por cierto algo sutil: Mientras que el "no hacer" parece estar dirigido exclusivamente al individuo que está obligado, por ejemplo a elevar un edificio a más de determinada altura, el "permitir" supone una relación entre dos sujetos, uno que va a hacer algo sobre mi propiedad y yo que voy a tener que dejar que lo haga. No es muy común, en cambio, que la restricción signifique la creación de obligaciones de hacer". "...no se indemnizan, salvo los daños que culposamente pueda ocasionar la administración al ejecutar los trabajos en que se materializa la restricción...". "una quinta característica es que son ejecutorias, es decir, que la administración puede hacerlas cumplir, si es necesario, por el auxilio de la fuerza pública. Ello ocurrirá, con todo, sólo si la ley lo autoriza expresamente. El particular no tendrá en tal caso derecho a



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

interponer acciones negatorias que puedan paralizar los trabajos, y en general sólo le quedará el derecho a una acción de daños”.

(www.gordillo.com/pdf_tomo9/libroi/capitulo18.pdf, página 372/373)

En virtud de lo expuesto, teniendo en cuenta que la pista aérea construida se encuentra ubicada en zona de frontera y su punto geográfico permite la salida a mar abierto, concretamente la posibilidad de unir el continente con la Islas Malvinas; y su ubicación dentro de un área protegida - por tanto patrimonio de todas y todos los rionegrinos - es que se presenta el proyecto de ley en análisis, cuyo principal objetivo es que el aeropuerto privado descrito pueda ser utilizado con fines públicos, para cualquier aeronave civil o militar de bandera argentina y civiles de países asociados a la Unasur.

Se busca insertar un manto de protección a ese espacio estratégico para la defensa de la soberanía nacional y provincial, quedando sujeto el funcionamiento del aeropuerto al concepto de interés público. Es decir, el funcionamiento del mismo debe necesariamente incluir la posibilidad de que sea utilizado en caso de emergencias y/o desastres naturales, de defensa de la soberanía nacional y/o provincial y cualquier otra contingencia que ponga en serio peligro la integridad física y/o psíquica de los ciudadanos rionegrinos.

No pretendemos avanzar sobre el derecho de propiedad de los titulares de la tierra, sino que en base a un derecho colectivo superior como es la defensa de la soberanía nacional, proponemos que el funcionamiento del aeropuerto no se encuentre exclusivamente al servicio de intereses privados, sino que pueda ser utilizado y se encuentre, también, al servicio de los intereses nacionales y de los países asociados a la Unasur, todo ello en función de la ubicación estratégica que posee.

Por todo ello,

Coautores: Cesar Miguel, Silvia Horne, Martín Doñate.



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

**LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE RIO NEGRO
SANCIONA CON FUERZA DE
L E Y**

Artículo 1°.- Establecer el uso público del aeropuerto privado, ubicado en los inmuebles nomenclaturas catastrales 25-4-290870 y 25-4-390930 de Sierra Grande, para cualquier aeronave civil o militar de bandera argentina y civiles de países asociados a la Unasur.

Artículo 2°.- La Dirección General de Aeronáutica, dependiente del Ministerio de Hacienda, Obras y Servicios Públicos de la Provincia de Río Negro, en forma conjunta y coordinada con la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Provincia, deberán en el término de 60 días contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley proceder a la reglamentación de la misma, dando la debida intervención a la Fuerza Área Nacional y la Administración Nacional de Aviación Civil.

Artículo 3°.- De forma.