

Transformaciones del sistema aeroportuario metropolitano de Buenos Aires en el contexto de la economía global

Vol 2.

Autor:
Lipovich, Gustavo Andrés

Tutor:
Ciccolella, Pablo José

2004

Tesis presentada con el fin de cumplimentar con los requisitos finales para la obtención del título Licenciatura de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires en Geografía

Grado

TESIS

FACULTAD de FILOSOFIA y LETRAS	
Nº 811.771	MESA
05 MAR 2004 DE	
Agr.	ENTRADAS

10-6-10
0.2

Departamento de Geografía
Facultad de Filosofía y Letras
Universidad de Buenos Aires

UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES
FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS
Dirección de Bibliotecas

**TRANSFORMACIONES DEL
SISTEMA AEROPORTUARIO
METROPOLITANO DE BUENOS
AIRES EN EL CONTEXTO DE
LA ECONOMIA GLOBAL**

Tesis de Licenciatura

GUSTAVO ANDRÉS LIPOVICH

Director: Dr. Pablo José Ciccolella

5 de marzo de 2004

TOMO II

TESIS 10-6-10
U. 2

Capítulo 7

Aeropuertos Dedicados a la Aviación Militar

7 AEROPUERTOS DEDICADOS A LA AVIACION MILITAR

En la Región Metropolitana de Buenos Aires existen 5 aeropuertos militares que integran el SAMBA:

- ▶ Campo de Mayo
- ▶ El Palomar
- ▶ Mariano Moreno
- ▶ Morón
- ▶ Quilmes

Estos aeropuertos a su vez, tienen distintas características. En primer lugar hay que recalcar que todos estos aeropuertos son propiedad de la Fuerza Aérea, pero no todos ellos son de uso público. De hecho, Campo de Mayo es el único aeródromo del SAMBA que se encuentra bajo propiedad pública pero es de uso privado. Por lo tanto, las aeronaves deben solicitar autorización para operar desde ese aeródromo. En segundo lugar, si bien el resto de los aeropuertos militares son de uso público (desde que comenzó el proceso de concesión aeroportuaria nacional), sólo Morón y Quilmes cuentan con operaciones civiles establecidas en esos aeródromos. Por último, en El Palomar y Mariano Moreno operan aviones civiles pero de forma esporádica.

Durante la década del noventa la aviación militar y estos aeropuertos también han experimentado algunas transformaciones. Antes que nada hay que mencionar nuevamente la fuerte reducción del presupuesto asignado a la Fuerza Aérea Argentina desde esa década. Esta reducción, responde a causas más amplias que incluyen reducciones presupuestarias en todo el ámbito gubernamental, incluyendo por supuesto, a las Fuerzas Armadas y a las distintas fuerzas que forman parte de ella.

En el caso de la Fuerza Aérea esta disminución presupuestaria no sólo tuvo efectos en la reducción de los subsidios otorgados por esta entidad hasta 1994, sino que produjo reducciones operativas al interior de la aviación militar. Los menores niveles de operación

también respondieron a un escenario lejano de posibilidades de participación de esta fuerza en conflictos armados. Si bien este tema se desarrolló en el punto 5.2.4, veamos que sucedió en los aeropuertos.

Desde el punto de vista operativo de estos aeropuertos, podemos afirmar que, desde principios de la década del noventa, las operaciones que pasaron a centrarse en la ayuda humanitaria se concentraron en los distintos aeropuertos según sus características. De esta manera, en Mariano Moreno se concentraron las operaciones realizadas por helicópteros. Quilmes pasó a especializarse cada vez más en el mantenimiento de las aeronaves de la Fuerza Aérea. Por último, en El Palomar se concentraron las operaciones realizadas en aviones, aglutinando casi la totalidad de la flota de aviones Hércules C-130 de la Fuerza Aérea, los aviones Boeing 707 y Fokker 28 de la Fuerza Aérea (que son los utilizados por la empresa aérea de fomento L.A.D.E.) y también, en este aeropuerto se realiza el hangaraje y mantenimiento de la flota presidencial.

Los bajos niveles operativos, que tuvieron lugar desde 1990 hasta la actualidad, no pueden ser medidos en cifras por ser estadística militar (si bien podemos tener en cuenta el cuadro 25 que indica la evolución indiscriminada de los movimientos militares y civiles de Morón), pero pueden ser graduados desde el punto de vista toponímico. Con esto quiero decir que para reflejar esta situación, podemos tener en cuenta el cambio de las denominaciones oficiales de estos aeropuertos. Por ejemplo, anteriormente Morón se denominaba Aeropuerto Internacional de Morón y pasó a ser simplemente Aeródromo de Morón. Lo mismo pasó con El Palomar que también pasó de denominarse Aeropuerto Internacional de El Palomar a sólo Aeródromo de El Palomar. Si bien estos cambios de denominación no indican cambios de infraestructura, de tipos de aeronaves que operan en esos aeropuertos ni de origen o destinos de los vuelos, pueden ayudarnos a comprender la situación de estos aeropuertos.

La inserción de la aviación civil en estos aeródromos sirve de estrategia para compensar la reducción presupuestaria. La aviación civil, aprovechando las condiciones y características de los aeropuertos militares se fue instalando en estos hasta la actualidad donde es posible

encontrar 3 escuelas de vuelo en Morón y los talleres de la empresa aerocomercial C.A.T.A. y una escuela de vuelo en Quilmes. El aeródromo de Morón resulta más atractivo por poseer una pista construida de asfalto y hormigón y por ser una de las pistas más largas del país. Pero una característica clave de Morón fue la desafectación de la brigada aérea que funcionó en tiempos anteriores en ese aeródromo.

Por estas razones, los aeródromos de Morón y Quilmes fueron analizados conjuntamente con el resto de los aeródromos dedicados a la aviación general.

En lo que respecta a las transformaciones de infraestructura del resto de los aeropuertos militares no hay casi nada para mencionar, porque el total de sus estructuras fueron construidas de forma previa a la década del noventa, cuando la Fuerza Aérea contaba con mejores condiciones presupuestarias. La única infraestructura que se ha mejorado es la pequeña terminal de pasajeros del Aeródromo de El Palomar. Esta terminal ha sido ampliada y modernizada imitando, pero en menor escala, a cualquier terminal moderna del país (ver fotos 22, 23 y 24 del anexo III).

Esta terminal fue ampliada entre los años 1999 y 2000 con una inversión proveniente de la Secretaría de Turismo de La Nación. Dentro de la terminal es posible encontrar actualmente asientos para esperar las partidas de los vuelos, un kiosco de diarios y revistas, una confitería, publicidad en las paredes y una cinta automática de devolución de equipaje. Esta terminal de pasajeros es utilizada por miembros de las Fuerzas Armadas y por sus familiares en los vuelos ofrecidos por la Fuerza Aérea en aviones militares. La empresa L.A.D.E. utiliza esta terminal de modo muy esporádico ya que concentró sus operaciones en el Aeroparque.

Respecto a las transformaciones de infraestructura futuras en estos aeropuertos, también hay sólo un par de cosas para decir. En El Palomar se proyectó la construcción de un nuevo tejido perimetral ya que el actual se encuentra montado de forma parcial, por los constantes robos del alambre perimetral. La inversión proyectada para esta tarea se encuentra estipulada en cerca de 200.000 pesos.

Por otro lado, mucho se ha especulado con el futuro del Aeródromo de Morón. Se ha difundido por diferentes medios que en ese predio se iban a construir distintos proyectos urbanísticos y habitacionales que nunca superaron la instancia de la presentación de estos proyectos por parte de los interesados. Sin embargo, algunos de los empleados de este aeropuerto afirman que la publicación en los medios de prensa de estos proyectos es realizada con el fin de ejercer presión para desafectar el uso aeronáutico del predio.

También, algunos operarios de Morón han hablado sobre este aeropuerto como el lugar ideal para trasladar al Aeroparque, por su capacidad de pista y su relativa cercanía con Ezeiza. Ellos argumentan que con una inversión de 40.000.000 de dólares se podría construir un acceso de autopista desde la Autopista del Oeste hasta el predio y de ahí una continuación hasta Ezeiza. Sin embargo, las características de densidad urbana de las cercanías al aeropuerto no sólo significaron una reducción de 680 metros de pista, sino que promueven la inaceptabilidad de este último proyecto.

Capítulo 8

Aeropuertos Dedicados a la Aviación Comercial

Introducción

Este punto se encuentra dedicado específicamente a los aeropuertos del SAMBA donde se desarrollan las actividades del mercado aerocomercial. Si bien la aviación general forma parte de un mercado aéreo regido por sistemas de oferta y demanda y en muchos casos con objetivos de obtención de lucro, esta actividad no es considerada como integrante del mercado aerocomercial. Aunque estos términos no cuenten con definiciones precisas, frecuentemente cuando se hace referencia al mercado aerocomercial, se hace referencia a un mercado acotado al transporte aéreo de pasajeros y de cargas de gran escala que responde a variadas necesidades de transporte. Por lo tanto, los aeropuertos de la RMBA que se dedican preponderantemente a este mercado son el Aeroparque “Jorge Newbery” y al Aeropuerto Internacional de Ezeiza.

Ambos aeropuertos pueden ser considerados como los más importantes del país. Aeroparque en lo que se refiere a vuelos de cabotaje y Ezeiza a los vuelos internacionales. En el punto 5.1 ya hablamos mucho sobre el dinamismo en lo que se refiere a pasajeros y cargas de estos aeropuertos. Igualmente volvamos a aclarar que el mercado aerocomercial no tuvo un desarrollo uniforme desde 1990 hasta la actualidad. Estos aeropuertos experimentaron casi un 100% de incremento en la demanda de pasajeros entre 1990 y 1998 con un posterior decrecimiento de esta. En el caso del transporte de cargas, la tendencia evolutiva fue parecida con la excepción de que después de 1998 el decrecimiento fue menor. Acompañando al dinamismo del mercado aerocomercial de la RMBA, los aeropuertos Jorge Newbery y Ezeiza experimentaron ciertas transformaciones a nivel operativo, administrativo, de infraestructura y de relación con el ámbito urbano. A diferencia del análisis sobre las transformaciones de los aeropuertos dedicados a la aviación general, para este caso realizaremos un estudio de forma cronológica.

El crecimiento de la demanda aérea durante la década del noventa llevó a sobrepasar los *niveles de saturación*⁴⁶ estipuladas para ambas aeroestaciones. Las terminales de pasajeros de Aeroparque y Ezeiza, hasta ese momento poseían un nivel de saturación calculado en 6.000.000 de pasajeros anuales, cifra que fue superada ampliamente en algunos años de la década del noventa. Si tenemos en cuenta que los niveles de saturación son calculados de forma anual, sin estacionalidades y sin horarios pico, podemos afirmar que el sobrepaso del nivel de saturación fue superado por márgenes muy amplios en ciertas épocas del año y en ciertos horarios.

Algo parecido ocurrió con los niveles de saturación de las pistas y las plataformas. Los niveles de saturación de pista se encuentran en los 20 vuelos por hora en Aeroparque, mientras que esta cifra se reduce a 15 en Ezeiza por la utilización de aviones más grandes que necesitan más tiempo para realizar sus maniobras en pista. El nivel de saturación de pista en Aeroparque también fue superado durante algunos años de la década del noventa.

Estas cifras, que sobrepasaron los niveles de saturación operativa de las terminales de pasajeros del Aeroparque y de Ezeiza, evidenciaron y estimularon la necesidad de iniciar un proceso de modernización y transformación aeroportuaria en ambas aeroestaciones. Este proceso requeriría de grandes montos de inversión ya que las últimas obras aeroportuarias significativas se realizaron, como vimos en el punto 4.3, a fines de la década del setenta con motivo del campeonato mundial de fútbol desarrollado en Argentina en 1978. También, como se indicó en el punto 4.3, el Poder Ejecutivo Nacional decidió en 1997 que estos grandes montos de inversión sean aportados por el capital privado, a cambio de la concesión de varios aeropuertos del país. Es así, como a partir del año 1997, el Aeroparque y Ezeiza ingresaron en un profundo proceso de modernización y transformación aeroportuaria luego de casi 20 años en que las obras se acotaron al mantenimiento de la infraestructura.

⁴⁶ A partir de ciertos cálculos de capacidad de la infraestructura (capacidad de pista, de calles de rodaje, de plataforma o la capacidad de las terminales de pasajeros), a cada aeropuerto se le aplica una cifra de capacidad máxima que se denomina *nivel de saturación* de un determinado aeropuerto.

Desde el inicio del proceso de modernización y transformación aeroportuaria hasta la actualidad, se pueden encontrar bastantes situaciones llamativas y cambiantes dentro de dicho proceso. Antes que nada, lo más llamativo fue la situación permanentemente cambiante de los proyectos de las obras a ser construidas por el concesionario Aeropuertos Argentina 2000. Esta situación es llamativa porque dentro del pliego de concesión se incluyó un cronograma rígido de las obras que debía realizar el consorcio ganador con detalles de los montos y descripciones de las obras. Es más, el trabajo de consultoría (encargado a la Unión de Bancos Suizos, ver punto 4.3.3) que se basó en la definición de las obras y los montos necesarios para este proceso, costó cerca de 27.000.000 de dólares y desde el inicio de la concesión aeroportuaria no se respetó en lo más mínimo.

Sin embargo, veamos que pasó efectivamente desde 1997 hasta la actualidad dentro del necesario proceso de modernización y transformación aeroportuaria.

8.1 Transformaciones de infraestructura

8.1.1 Proyectos de obras de 1997

Paradójicamente, las primeras obras realizadas enmarcadas en este proceso las realizó el Estado en el año 1997. Estas obras se centraron netamente en la modernización de las infraestructuras esenciales para la operación. Así se modernizaron y mejoraron las características de pistas, de radares y de sistemas de radioayuda en el Aeropuerto de Ezeiza.

Si bien, en el año 1997 todavía no se conocía al ganador de la licitación de las concesiones de los aeropuertos, quien se encontraría con algunas obras terminadas que tendrían que haber sido construidas por él mismo. Se puede pensar que el Estado actuó de forma contradictoria al afirmar que la transformación aeroportuaria sólo debía llevarse a cabo por el capital privado e iniciar, al mismo tiempo, estas obras con el pretexto de que el Aeropuerto de Ezeiza sea catalogado como aeropuerto de categoría 3.

Las obras construidas desde 1997 por el Estado en Ezeiza fueron:

- ▶ Instalación de un nuevo radar primario marca Thompson.
- ▶ Reemplazo del viejo ILS (sistema de aterrizaje por instrumentos) categoría I, por un ILS categoría IIIa en la cabecera 11.
- ▶ Instalación de un nuevo DME (equipo medidor de distancias).
- ▶ Instalación de un nuevo balizamiento.
- ▶ Establecimiento de un nuevo sistema de reposición inmediata de energía (UPS).
- ▶ Construcción de accesos a las calles de rodaje de alta velocidad.
- ▶ Mejoras en el radar de aproximación.
- ▶ Nueva señalización luminosa.
- ▶ Instalación de generadores de energía ininterrumpida.

El costo total de estas obras ascendía a más de 30.000.000 de dólares. Por el nuevo radar Thompson se pagaron 985.000 dólares, por el nuevo ILS se abonaron 19.990.252 dólares y el costo aproximado del resto de estas obras fue de 10.000.000 de dólares.

Además de estas obras, el Estado construyó entre fines del año 1997 y principios del año 1998 (mientras se realizaban las presentaciones de las ofertas del acto licitatorio para la adjudicación de la concesión aeroportuaria), algunas otras obras:

- ▶ Nuevo sistema de medición de alcance visual de pista (RVR).
- ▶ Instalación de tableros de transferencia automática para grupos electrógenos.
- ▶ Cableado de media tensión que conecta a todas las subestaciones.
- ▶ Instalación de nefobasímetros en la cabecera 29 (miden la altura de las nubes).
- ▶ Sistemas de cortina de aire en el acceso al espigón internacional.
- ▶ Construcción de una antecámara de paneles vidriados y hojas corredizas de forma elíptica.
- ▶ Instalación de mecanismos de salida rápida (denominados “antipánico”) en las puertas.

- ▶ Instalación del sistema de detección de incendio en las subestaciones transformadoras.
- ▶ Colocación de nuevos cielos rasos y artefactos de iluminación.
- ▶ Reacondicionamiento del asfalto de las calles de rodaje y de la plataforma (ampliada en 12.300 metros cuadrados). En total se reasfaltaron 235.000 metros cuadrados.

Si bien no fue posible conseguir la cifra del monto invertido en estas últimas obras, podemos afirmar que este volumen de dinero fue nuevamente aportado por el estado. Lo llamativo es que esta vez, las inversiones se realizaron sólo 15 días antes de que se defina al administrador aeroportuario. Las obras realizadas en ambos intervalos formaron la base de los avances aeroportuarios que se encontraban incluidos en el pliego de concesión. O sea, el futuro concesionario no realizaría estas obras (que le hubiese correspondido), sino que el Estado aportó dinero para realizarlas.

8.1.2 Las transformaciones a partir de la gestión de Aeropuertos Argentina 2000 S.A.

Todas estas transformaciones marcaron, sin duda alguna, el inicio del proceso de modernización y transformación aeroportuaria en la RMBA. Este proceso continuó con cambios más profundos y variados a partir del comienzo de la gestión privada de los aeropuertos, a manos del consorcio Aeropuertos Argentina 2000. La etapa privada del proceso de modernización y transformación aeroportuaria comenzó los primeros días de febrero de 1998, cuando se dieron a conocer los resultados de la licitación y se confirmó que el ganador había sido Aeropuertos Argentina 2000. Apenas se publicó esta noticia, los referentes de este consorcio publicaron un plan de acción de 5 años de duración que fue presentado con un diagrama del futuro del Aeropuerto de Ezeiza y aclararon algunas otras estrategias administrativas y operativas que cambiarían la concepción aeroportuaria establecida hasta el momento en nuestro país.

Los máximos responsables de Aeropuertos Argentina 2000 S.A. encararon un proyecto administrativo basado en la transformación de la gestión aeroportuaria. Así se pasó de una

administración pública con objetivos de mantener las infraestructuras en el mejor estado posible garantizando la operación de este servicio público a una concepción de *empresa aeroportuaria*. Anteriormente en el punto 4.3 se analizó la historia de esta concepción y en el punto 6.1.1 se explicó con un poco más de detenimiento. Eduardo Eurnekián, titular de Aeropuertos Argentina 2000 S.A., afirmó a los medios de prensa masivos⁴⁷ que de ahí en más, los aeropuertos contarían con una gestión que se basaba en un “modelo de sacar dinero de cada centímetro disponible imitando al aeropuerto de Milán”⁴⁸. Este modelo no sólo caracteriza a la gestión llevada a cabo en el Aeropuerto de Milán, sino que es el principal fundamento del concepto de la empresa aeroportuaria sin importar donde se aplique.

El principal rasgo característico de una empresa aeroportuaria es incrementar sus ingresos, a partir de estrategias económicas que permitan abultar los montos en concepto de *ingresos aeronáuticos* (tasas de uso de la terminal, tasas de aterrizaje, tasa por el uso de mangas telescópicas, etc.) y de *ingresos no aeronáuticos* (comercios, gastronomía, transporte, oficinas, hoteles, etc.).

La evolución de los *ingresos aeronáuticos* se encuentra principalmente influida por los vaivenes de la demanda de pasajeros y de carga, por lo que las empresas aeroportuarias tienen un escaso margen para intervenir directamente sobre estos ingresos. Por esta razón, las estrategias de incrementos de ingresos de las empresas aeroportuarias se enfocan principalmente en el desarrollo de los *ingresos no aeronáuticos*. Una base sólida de *ingresos no aeronáuticos* permite apaciguar los bruscos cambios de la demanda aerocomercial, principalmente cuando estos cambios son económicamente negativos. Las técnicas y las estrategias aplicadas para aumentar los *ingresos no aeronáuticos* de una empresa aeroportuaria se engloban bajo el concepto de *marketing aeroportuario*.

Eurnekián hacía referencia a que, a partir de este momento, los aeropuertos argentinos serán transformados según las estrategias de vanguardia del *marketing aeroportuario* que

⁴⁷ Clarín. 5 de febrero de 1998.

⁴⁸ Los administradores del Aeropuerto de Milán son socios de Aeropuertos Argentina 2000 S.A.

van desde la simple estimulación de la instalación de comercios en la terminal, hasta el estudio del mejor lugar para realizar publicidad o instalar un comercio de algún artículo determinado. Si bien el concepto de empresa aeroportuaria no fue inédito hasta este momento en nuestro país, por la temprana aparición de AirCom S.A. (propietarios y comercializadores de Don Torcuato), sí lo es la aplicación de este concepto a aeropuertos dedicados principalmente a la aviación aerocomercial y a la aplicación de las técnicas del *marketing aeroportuario* en Argentina.

8.1.3 Proyectos de obras de 1998

El primer proyecto publicado por Aeropuertos Argentina 2000 S.A. se difundió apenas ganaron la licitación y proyectaba la construcción de las siguientes obras para Ezeiza:

- ▶ Construcción de un Shopping Center en la terminal de pasajeros con una superficie de 150.000 metros cuadrados.
- ▶ Nuevo estacionamiento cubierto con capacidad para 4.000 automóviles. Este contaría con servicio de seguridad privada y un lavadero de autos.
- ▶ Incrementar la cantidad de locales para aumentar los ingresos en concepto de alquileres.
- ▶ Mejorar e incrementar el servicio de publicidad al interior del predio aeroportuario. La idea sería colocar publicidad “en todos lados”, incluyendo carritos de equipaje y en los servicios *charters* de traslados a la ciudad.
- ▶ Comercios especializados en productos regionales (para competir con las tiendas libres de impuestos).
- ▶ Construcción de salas de espera VIP (con un costo de 10.000.000 de dólares) y posteriormente, venta de estas salas a las empresas aéreas.
- ▶ Instalación de una pizzería.
- ▶ Instalación de un salón de lustrado de zapatos (con un alquiler mensual de 5.000 pesos).
- ▶ Ampliación de las pistas.

- ▶ Construcción de una calle de rodaje de 2.500 metros por 40 metros.
- ▶ Concentración en Ezeiza de los vuelos operados en Aeroparque.
- ▶ Construcción de la terminal de pasajeros en tres edificios (cabotaje, MERCOSUR y vuelos internacionales).

Por un lado, en ese momento, el consorcio prometió una inversión de 1.300.000.000 dólares en el Aeropuerto de Ezeiza durante los 30 años que duraría la concesión (tal cual lo indicaba el pliego de concesión).

Por otro lado y respecto a los ingresos, Aeropuertos Argentina 2000 S.A., calculó que las ganancias producidas por el Shopping, el estacionamiento, la publicidad y el resto de los alquileres representarían una ganancia de 290.000.000 de dólares por año.

Por último, hay un hecho destacable que se refiere a la concentración de todos los vuelos aerocomerciales del SAMBA en Ezeiza. Según el pliego y de manera insólita, el consorcio ganador de la concesión aeroportuaria decidiría el futuro del Aeroparque. En este caso, Aeropuertos Argentina 2000 S.A. consideró que la mejor opción para ellos era concentrar todos los vuelos en Ezeiza. La empresa afirmó que los vuelos serían derivados a Ezeiza de forma cronológicamente escalonada hasta el año 2005 donde se desafectaría finalmente al Aeroparque. Por esta razón, la mayor parte de las obras realizadas y los proyectos futuros se concentraron casi exclusivamente en Ezeiza. Sin embargo, en Aeroparque habría que ampliar y renovar la terminal de pasajeros y a playa de estacionamiento para poder soportar la operación y al número de pasajeros hasta el año 2005. O sea, las nuevas infraestructuras del Aeroparque serían temporales y deberían ser demolidas, conjuntamente con el resto de la infraestructura de ese aeropuerto, en el año 2005.

De todas las propuestas difundidas por Aeropuertos Argentina 2000 S.A. en 1998, casi ninguna de ellas fue construida en ese año.

8.1.4 Proyectos de obras de 1999

Casi un año después (en abril de 1999), el consorcio encargado de la gestión del Aeroparque y de Ezeiza volvió a las primeras planas de los periódicos de Buenos Aires con otro gran proyecto que se aplicaría en Ezeiza y otro para Aeroparque. En este proyecto, Aeropuertos Argentina 2000 S.A. afirmó que invertirían 1.100.000.000 de dólares en Ezeiza y otros 250.000.000 de dólares en Aeroparque. Las obras en Ezeiza incluidas en este proyecto fueron las siguientes:

- ▶ Construcción de dos hoteles (uno de 4 y otro de 5 estrellas) para los que habría en ese momento 6 propuestas de cadenas hoteleras.
- ▶ Construcción de dos edificios para partidas y otros dos para arribos. Un par de estos edificios se instalaría en la actual terminal B (usada exclusivamente por Aerolíneas Argentinas) y el otro par se localizaría en la actual terminal A (usada por el resto de las empresas aéreas). El costo de construcción de estos cuatro edificios se calculó en 1.000.000.000 de dólares.
- ▶ Ampliación de la pista 11/29 y construcción de una pista totalmente nueva que se localizaría de forma paralela a esta.

Estas obras forman parte de un amplio proyecto de reconversión que se realizaría en los primeros años de la concesión. Sin embargo, parte de este proyecto ampliado se inició y/o finalizó en 1999. Veamos cuales fueron las obras construidas y proyectadas para Ezeiza en 1999:

- ▶ Construcción de un edificio de oficinas de 9.500 metros cuadrados, donde históricamente funcionaba el hotel, para que sea la sede administrativa de las empresas que operan en el aeropuerto. Esta obra tuvo un presupuesto de 9.000.000 dólares y se inauguró en mayo de 1999.
- ▶ Instalación de señales gráficas en el interior de las terminales de pasajeros (obras finalizadas en 1999).

- ▶ Cambios en la circulación de los pasajeros y de los vehículos (obra finalizada en 1999).
- ▶ Cambios de los concesionarios de las confiterías (efectuado en 1999).
- ▶ Construcción del hall de arribos de la terminal A (que provisoriamente sería usado como hall de partidas para la temporada de verano 1999-2000). Además, la nueva terminal contaría con un nuevo sistema de manejo de equipajes (BHS outbound). En un principio, esta obra estaría finalizada en junio de 2000 y la superficie construida de este edificio sería de 60.600 metros cuadrados. Esta obra y un estacionamiento cubierto de dos niveles también a construir insumirían 138.000.000 de dólares. Con la construcción de este edificio, el aeropuerto pasaría de soportar 6.000.000 de pasajeros a 8.000.000 de pasajeros anuales.
- ▶ Reconstrucción del hall de partidas de la terminal B. La obra comenzaría en diciembre de 1999. Lo raro de esta obra es que para abril de 1999 todavía no tenían el proyecto pero sabían que esta reconstrucción costaría 80.000.000 de dólares.
- ▶ Ampliación de la plataforma con un costo de 16.000.000 de dólares.
- ▶ Instalación del sistema informático CUTE (Common Use Terminal Environment). Este sistema serviría para instalar mostradores móviles de las aerolíneas, por lo que se necesita centralizar la información de las tarjetas de embarque (*boarding pass*) y el equipaje. Además serviría para facilitar el acceso a los datos de llegadas y partidas de los aviones que podrían ser consultados en Internet.
- ▶ Instalación de un nuevo sistema de ventilación.
- ▶ Nuevas cintas de transporte de equipajes.
- ▶ Instalación de varias casillas distribuidas por la playa de estacionamiento para agilizar la salida de los vehículos.

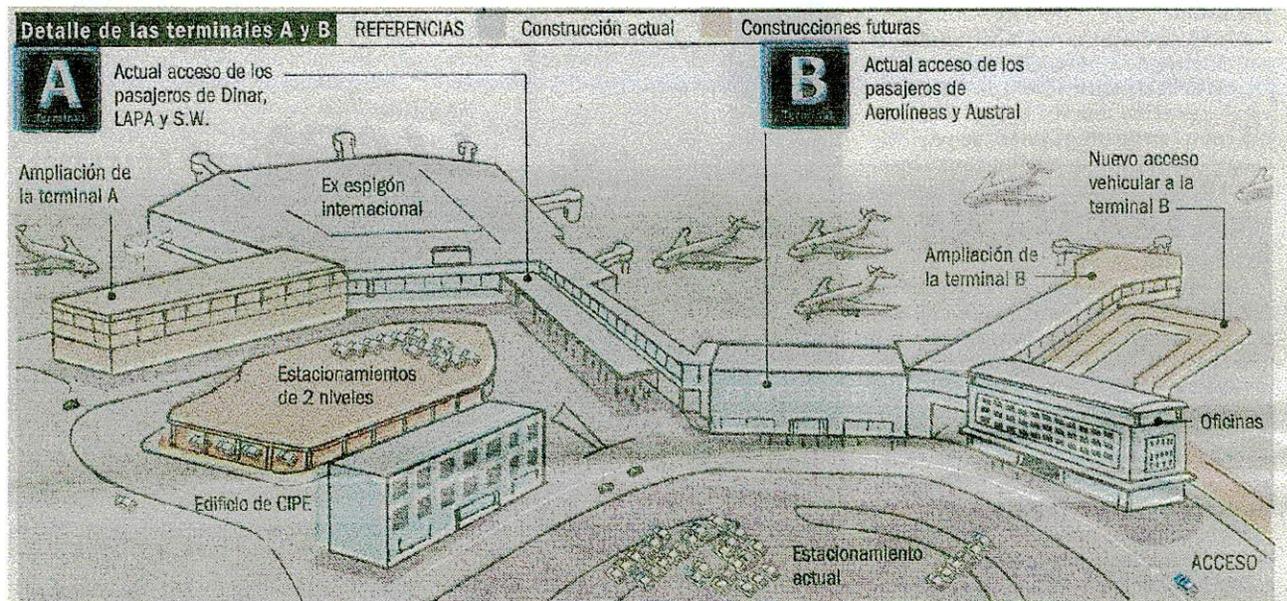
Como se puede apreciar en los punteos de las obras incluidas en el proyecto general y en el punteo de las obras que se realizaron en 1999 en Ezeiza, aparecen una gran variedad de ítems que difieren mucho por su envergadura. Por esta razón, echemos un vistazo a las infografías 1 y 2 para aclarar los proyectos.

Infografía 1: Proyecto general de ampliación del Aeropuerto de Ezeiza (1999)



Fuente: Aeropuertos Argentina 2000 en Clarín del 9 de abril de 1999.

Infografía 2: Grandes obras de infraestructura construidas en el Aeropuerto de Ezeiza desde 1999.



Fuente: Aeropuertos Argentina 2000 en Clarín del 3 de septiembre de 1999.

En lo que se refiere al proyecto general, podemos afirmar que según el pliego de adjudicación de la concesión, este proyecto debe ser realizado con inversiones del concesionario y debe ser finalizado antes del 2005. Esta obra es la más importante de todas las obras que debe construir Aeropuertos Argentina 2000 en los 32 aeropuertos que le fueron adjudicados. Podemos decir que las inversiones que debe realizar el concesionario, según el contrato de concesión, se aproximan a 2.250 millones de dólares, de los cuales, casi la mitad deben ser realizadas en Ezeiza.

Por otra parte, el proyecto general de obras (supuestamente temporales, según el contrato de concesión) difundido en 1999 por Aeropuertos Argentina 2000 para el Aeroparque se acotan a:

- ▶ Reconstrucción de la terminal de pasajeros, con un acceso elevado y un hotel de lujo.
- ▶ Instalación de 12 mangas telescópicas (*fingers*).
- ▶ Ampliación y ensanche de la pista.

De los cambios difundidos por Aeropuertos Argentina 2000 en 1999, algunos comenzaron a efectuarse durante ese año y otros quedaron olvidados. Las principales obras que comenzaron a desarrollarse en 1999 fueron el impresionante hall de arribos de la terminal A en Ezeiza (que funcionaría como hall de partidas hasta que se construyera este) y la reconstrucción de la terminal A y B de Aeroparque.

En septiembre del año 2000, se inauguró el nuevo hall de arribos de la terminal A de Ezeiza. Este, como estaba programado, se utilizó provisoriamente como hall de partidas. Los encargados de la construcción de esta terminal verificaron, luego de la inauguración, que hubo algunas variables que no tuvieron en cuenta correctamente y que las tendrían en cuenta para las construcciones futuras. El principal aspecto que no tuvieron en cuenta (por haber imitado los modelos aeroportuarios europeos, principalmente el usado en Milán) es la cantidad de acompañantes por pasajero. En Europa, la media indica que cada pasajero es acompañado por 1,4 personas. Este promedio cambia bastante para Buenos Aires, ya que cada pasajero es acompañado por 1,9 personas. Según los administradores del Aeropuerto

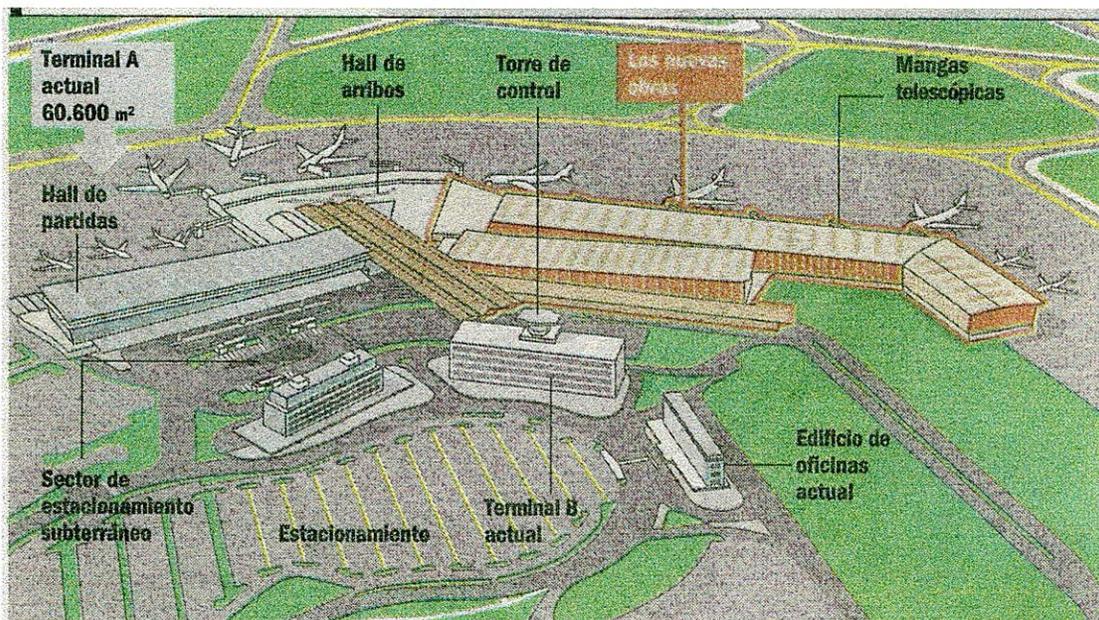
de Milán (socios de Aeropuertos Argentina 2000 y encargados de la planificación de Aeroparque y Ezeiza), en Argentina viajar es todavía “un suceso”, por eso las terminales deberían ser más amplias para poder contener a un gran número de acompañantes.

8.1.5 Proyectos de obras de 2000

Luego de la inauguración de este hall de la terminal A de Ezeiza, a fines del año 2000, Aeropuertos Argentina 2000 anunció públicamente las nuevas obras a realizarse en Ezeiza. A su vez aclararon que esta vez se tendrían en cuenta algunos errores producidos en esta última obra de construcción:

- ▶ Construcción del resto de los espacios de la terminal A. Los nuevos espacios a construir tendrían una superficie de 120.000 metros cuadrados y permitiría incrementar el nivel de saturación de 8.000.000 de pasajeros a 12.000.000 de pasajeros anuales.
- ▶ Ampliación de la plataforma de 378.700 metros cuadrados a 905.000 metros cuadrados. Esta plataforma ampliada permitiría posicionar 45 aeronaves.
- ▶ Aumento de capacidad para estacionamiento remoto de aeronaves. Se pasaría de 13 posiciones remotas a 28.
- ▶ Instalación de 6 mangas telescópicas más. El número de *fingers* pasaría, de esta forma, de 11 a 17.
- ▶ Ampliación del estacionamiento central de automóviles con un edificio en 2 niveles que ampliaría la capacidad de 450 a 4.500 vehículos.

Infografía 3: Proyecto general de ampliación del Aeropuerto de Ezeiza (2000).



Fuente: Aeropuertos Argentina 2000 en Clarín del 13 de diciembre de 2000.

La inversión total de estos proyectos, difundidos en diciembre del año 2000, alcanzaría los 570.000.000 de dólares y las obras durarían 2 años. Por otra parte, podemos agregar que en este último proyecto general para Ezeiza ya había algunas obras que se dejaron de lado y que se encontraban incluidas en los proyectos presentados anteriormente y en el contrato de concesión. Por ejemplo, a partir de este momento, ya no se volvió a hablar de la construcción de la pista paralela a la pista 11/29 ni del par de hoteles de categoría que iban a construir dentro del predio del aeropuerto.

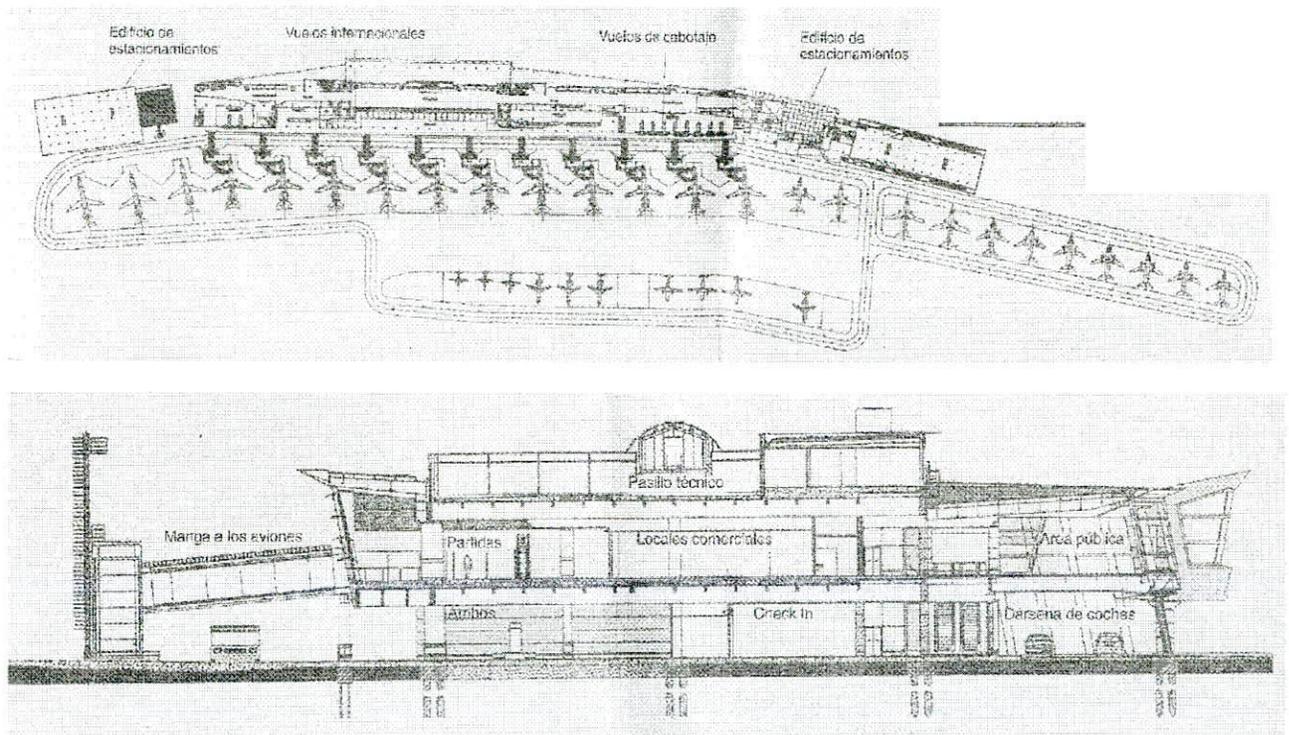
8.1.6 Proyectos de obras de 2001

Los proyectos aeroportuarios a realizarse en los aeropuertos dedicados a la aviación aerocomercial del SAMBA anunciados durante 2001, fundamentalmente se centraron en el Aeroparque. El ambicioso plan de obras anunciado en 2001 para Aeroparque se constituye de las siguientes obras:

- ▶ Reconstrucción de la terminal A en dos niveles con 1.000 metros de largo y 120.000 metros cuadrados (de los cuales 25.000 metros cuadrados serían de uso público). Este edificio contaría con dos alas, el ala norte (para vuelos internacionales) y el ala sur (para vuelos de cabotaje). Esta terminal además contaría con un patio de comidas de 5.100 metros cuadrados, salas de esperas tradicionales y otras salas VIP. Esta reconstrucción fue inaugurada en octubre de 2001.
- ▶ Instalación de 4 mangas telescópicas. Estas fueron instaladas a fines de 2001.
- ▶ Construcción de dos estacionamientos vehiculares multipisos, uno al sur y otro al norte de la terminal reconstruida, de 20.000 metros cuadrados cada uno. De este modo se pasaría de contar con 750 a 2.300 cocheras. El estacionamiento sur fue inaugurado en 2002, pero de forma limitada (con sólo 800 cocheras).
- ▶ Construcción de un edificio terminal que reemplazaría a la terminal C (donde operaban Dinar, Aerovip, LAER y LADE) localizado al norte de la terminal reconstruida.
- ▶ Instalación de 7 *fingers* en la terminal que reemplazaría a la terminal C.
- ▶ Construcción de un edificio de oficinas entre el estacionamiento abierto y la terminal reconstruida.
- ▶ Ampliación y ensanchamiento de la pista.
- ▶ Ampliación de la plataforma.
- ▶ Nueva torre de control de 1.100 metros cuadrados.
- ▶ Instalación del sistema informático CUTE, con lo que el número de mostradores de *check-in* de las empresas pasarían de 54 a 72.

Como se puede apreciar, algunas de estas obras difundidas por Aeropuertos Argentina 2000 para Aeroparque se superponen, entre ellas la construcción del edificio de oficinas, la nueva terminal que reemplazaría a la terminal C y el estacionamiento multipisos norte.

Infografía 4: Proyecto general de ampliación del Aeropuerto Jorge Newbery y corte transversal del nuevo edificio (2001).



Fuente: Aeropuertos Argentina 2000 en La Nación del 17 de octubre de 2001.

En cuanto a la terminal reconstruida, se puede afirmar (según información difundida por Aeropuertos Argentina 2000 S.A.) que las inversiones ascendieron a 150.000.000 de dólares.

El carácter de estas obras era transitorio hasta que se definiera el traslado del Aeropuerto a Ezeiza. Sin embargo, se puede pensar que estas obras eran exageradas para ser demolidas 5 años después. Aunque, era totalmente necesario ampliar el espacio terminal de uso público ya que en Aeroparque había 7 metros cuadrados por pasajero. Las recomendaciones de la IATA sobre este tema, estipulan que cada aeropuerto internacional debería contar con un mínimo de 28 metros cuadrados por pasajero.

8.1.7 Proyectos de obras de 2002

En el año 2002 también hubo obras realizadas y proyectadas, pero de características bastantes distintas a las que tuvieron lugar en años anteriores. En este año Aeropuertos Argentina 2000 dejó de difundir obras faraónicas que no iban a ser construidas. Las obras del 2002 fueron mucho más escuetas y la difusión de estas se realizó en los momentos de la inauguración y no antes. Además, en el 2002 se destacaron las obras realizadas por operadores privados que operan en los aeropuertos. Las obras construidas y proyectadas en Ezeiza durante el 2002 se resumen en:

- ▶ Reacondicionamiento de la pista 17/35. Esta fue repavimentada, ampliada (pasó de tener 2.800 a 3.100 metros) y se instaló un nuevo sistema de balizamiento. La inversión de esta obra fue de 5.450.000 dólares.
- ▶ Construcción de un taller de mantenimiento de categoría D-4 (la de mayor complejidad) para aviones Boeing 747. Este taller fue construido por la empresa Aerolíneas Argentinas y daría empleo a 274 personas. La inversión se aproximó a los 10.000.000 de dólares y fue inaugurado en septiembre de 2002.
- ▶ Instalación de un nuevo centro operativo de control (el más moderno de Sudamérica), para controlar los movimientos en todas las áreas públicas de la estación aérea por medio de 460 cámaras de video (en la primer etapa se instalaron 100 cámaras, mientras que en la segunda se instalarían 360 más). La inversión de este proyecto demandó 5.000.000 de dólares y fue inaugurado en octubre de 2002.
- ▶ Repavimentación y ensanchamiento de la pista 11/29 y de las calles de rodaje F y G. Además se renovó el sistema de balizamiento de esta pista. Esta pista se ensanchó hasta llegar a 80 metros, que teniendo en cuenta la longitud de la pista (3.300 metros) permiten la operación de cualquier tipo de avión. También a la pista se le agregó un rasurado transversal de drenaje. Todas estas obras se desarrollaron con una inversión de 6.900.000 de dólares.
- ▶ Instalación de un sistema informático de procesamiento automático de planes de vuelo.

- ▶ La empresa Aerotest-Rida invirtió 250.000 dólares en equipamiento y capacitación para realizar tareas de mantenimiento en Ezeiza.
- ▶ Instalación de un nuevo sistema de control de tráfico aéreo que consumió 4.400.000 de dólares. Esta inversión fue realizada por la Fuerza Aérea.

Antiguamente, Ezeiza contaba con tres pistas con distintas orientaciones. Sin embargo, por la mayor consistencia de los nuevos aviones que operaron luego en Ezeiza, se pudo operar sólo en una pista, la 11/29. Las otras dos pistas quedaron casi en desuso y sin el mantenimiento correspondiente. La pista 17/35 era utilizada por las pequeñas aeronaves cuando la dirección del viento lo exigía y la otra pasó a ser utilizada como calle de rodaje.

Como anteriormente se mencionó en el punto 3.1.1, con la masificación del uso de aviones de mediano y ancho fuselaje, por lo tanto más grandes, potentes y consistentes, las pistas tendieron a localizarse de forma paralela para posibilitar un mayor número de movimientos que con pistas cruzadas. Según el proyecto de Ezeiza incluido en el contrato de concesión, habría que aumentar la cantidad de pistas con la construcción de una pista paralela al mismo tiempo que se debía reacondicionar la pista 17/35 y la 11/29. Para reacondicionar la pista 11/29 (la que concentra la mayoría de los vuelos) era necesario contar con otra pista de 3.300 metros de largo, para no tener que cerrar el aeropuerto. En un principio, la idea era construir una pista paralela a la 11/29 (tal cual aparece entre los proyectos del año 1999) de 3.300 metros de largo. Posteriormente, las operaciones se realizarían desde esta nueva pista y se reacondicionarían las pistas 11/29 y 17/35. Lo que se hizo en cambio fue reacondicionar la pista 17/35 y ampliarla a 3.300 metros para que allí operen los vuelos de forma temporal. Y una vez rehabilitada la pista 17/35, se comenzó a reacondicionar la pista 11/29. Por lo tanto, se gastaron 5.450.000 de dólares en readecuar la pista 17/35 y se pagaron 6.900.000 para el acondicionamiento de la 11/29, pero no invirtieron los 100.000.000 de dólares que es lo que Aeropuertos Argentina 2000 había calculado para construir la nueva pista paralela.

Por otro lado, respecto a las obras desarrolladas o proyectadas durante el año 2002 para el Aeroparque sólo podemos destacar una:

- ▶ Construcción e inauguración del acceso sur (sobre la avenida Sarmiento) utilizado para el ingreso a la estación aérea de los pasajeros de los vuelos privados, oficiales y presidenciales.

8.1.8 Proyectos de obras de 2003

Para el año 2003, sólo encontramos la inauguración de una obra en el área de cargas del Aeropuerto de Ezeiza y un proyecto difundido durante el año 2003 que tiene como protagonista a Aerolíneas Argentinas. Estos son:

- ▶ Construcción e inauguración de la *cargo city* de Terminal de Cargas Argentina (ex EDCADASSA). Esta obra se basó en la concentración de las áreas de importación y exportación en un mismo espacio (antes ambos espacios se encontraban separados por casi 500 metros). Esta modificación y ampliación del depósito fiscal de Ezeiza insumió una inversión de 4.000.000 de dólares.
- ▶ Construcción de distintos edificios de oficinas a cargo de Aerolíneas Argentinas. Esta empresa declaró que pretende localizar su casa matriz en Ezeiza (la cual se denominaría *Ciudad Aerolíneas*). El proyecto incluye la inversión de entre 30 y 35 millones de pesos.

La modernización de la terminal de cargas de Ezeiza es la única, de gran envergadura, que se realizó desde el año 1990 en el SAMBA, vinculada a las cargas aéreas. Las obras se resumen en la construcción de un edificio de dos plantas con 700 metros cuadrados para las nuevas áreas de servicios destinadas a los clientes, 17.000 metros cuadrados nuevos de cámaras de frío, 6.454 metros cuadrados nuevos para importación, 3.975 metros cuadrados de *courier*, 11.750 metros cuadrados de exportación. Además, se incorporaron 15 plataformas hidráulicas de elevación, 242 transportadores, 4 carros transferidores y más de 2.000 metros cuadrados de cintas transportadoras.

Según difundió la empresa Terminal de Cargas Argentina, estas obras permitieron un aumento del 83% en la capacidad de procesamiento de carga de exportación, un 66% en la capacidad actual de procesamiento de carga de importación y un 150% en la capacidad frigorífica.

Después de haber visto esta catarata de proyectos y obras que fueron llevados a cabo desde 1990 hasta la actualidad en Aeroparque y en Ezeiza, sería bueno separar entre lo que se hizo y lo que solamente se proyectó.

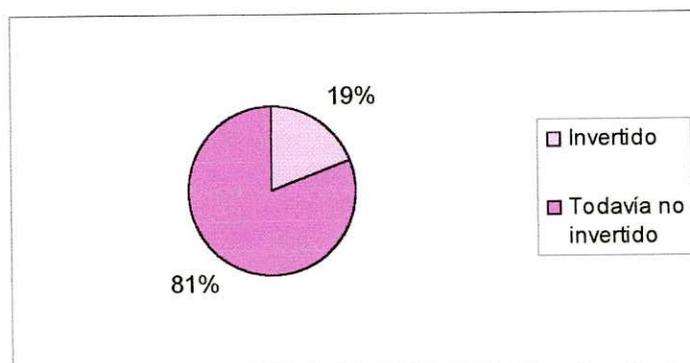
8.2 Transformaciones efectivamente realizadas en el subsistema Aeroparque - Ezeiza

8.2.1 Obras realizadas en el subsistema Aeroparque – Ezeiza

La permanente difusión de amplios proyectos para el Aeroparque y para Ezeiza pudo haber confundido a algunos observadores, quizá adrede. Existen grandes diferencias en los montos de inversión requeridos para Ezeiza y el Aeroparque, entre lo especificado en el contrato de concesión y los proyectos de Aeropuertos Argentina 2000 S.A. de los años 1999 y 2000 con lo que realmente se invirtió. Quizá, después del mareo producido por la difusión de los múltiples proyectos venga bien hablar de estos números.

El contrato de concesión firmado por Aeropuertos Argentina 2000 S.A., especificaba que este consorcio debía realizar obras por 1.300.000.000 dólares en Ezeiza durante los 30 años de concesión. Gran parte de este monto, casi 1.100.000.000 dólares debían ser invertidos entre 1998 y 2005. De hecho, este consorcio anunció en abril de 1999 un plan de inversiones por 1.100 millones de dólares en Ezeiza, a ser efectuado antes del 2005. Sin embargo, las inversiones realizadas hasta principios del año 2004, alcanzaron casi 210 millones de dólares, o sea casi un 19% de las inversiones comprometidas.

Gráfico 19: Porcentaje de montos invertidos y todavía no invertidos del plan de inversiones para Ezeiza difundido en 1998.

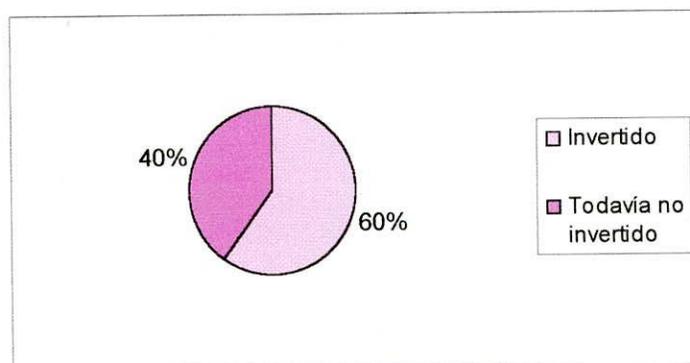


Fuente: Elaborado en base a datos difundidos por Aeropuertos Argentina 2000 S.A.

Para el caso del Aeroparque, los montos de inversión eran significativamente menores a los pautados para Ezeiza en el contrato de licitación. Esto se debió a que las obras que se tendrían que haber hecho en Aeroparque poseerían un carácter temporal, ya que en el año 2005 las operaciones del Aeroparque se tendrían que mudar a Ezeiza, donde habría un aeropuerto totalmente ampliado y modernizado. Por esta razón, el monto de inversión que se tendría que haber aplicado al Aeroparque desde 1998 hasta 2005, sería de 250 millones de dólares según el contrato y según afirmaron las autoridades del consorcio en 1998. Sin embargo, hasta la actualidad se invirtieron cerca de 150 millones de dólares en el Aeroparque, casi el 60% de lo pautado.

Luego de los proyectos de inversión difundidos en 1998, en el año 2000 se elaboró un nuevo proyecto para Ezeiza que, según declaraciones de Aeropuertos Argentina 2000, insumiría 570 millones de dólares entre el 2000 y el 2002. Sin embargo, este plan de inversiones fue cumplido parcialmente con inversiones que llegaron casi a los 18 millones de dólares. En este último caso, entre 2000 y 2002 se invirtió cerca de un 3% de lo anticipado por el consorcio.

Gráfico 20: Porcentaje de montos invertidos y todavía no invertidos del plan de inversiones para Aeroparque difundido en 1998 .



Fuente: Elaborado en base a datos difundidos por Aeropuertos Argentina 2000 S.A.

Estas situaciones llevaron a comprometer la continuidad del consorcio Aeropuertos Argentina 2000 al frente de los aeropuertos concesionados. La falta de inversiones previstas y el no pago del canon podrían ser usados como elementos ante una suspensión de la concesión. Además, y esto hay que tenerlo en cuenta para el análisis de las inversiones efectivamente realizadas, según la Auditoría General de la Nación, los montos de las inversiones de Aeropuertos Argentina 2000 se encontrarían sobrevaluadas en casi un 30% (Lipovich, 2003b).

Si bien, los proyectos comprometidos por Aeropuertos Argentina 2000 se han cumplido de forma parcial, entre 1990 y la actualidad los aeropuertos de Ezeiza y Jorge Newbery han experimentado algunas transformaciones de su infraestructura.

Cuadro 11: Obras realizadas en el Aeropuerto Internacional de Ezeiza antes del proceso de concesión aeroportuaria.

Obra realizada	Finalización	Entidad inversora
Instalación de un nuevo radar primario marca Thompson	1997	Fuerza Aérea
Instalación de un sistema de ILS categoría IIIa	1997	Fuerza Aérea
Instalación de un nuevo DME	1997	Fuerza Aérea
Instalación de un nuevo balizamiento	1997	Fuerza Aérea
Establecimiento de un nuevo sistema de reposición inmediata de energía	1997	Fuerza Aérea
Construcción de accesos a las calles de rodaje de alta velocidad	1997	Fuerza Aérea
Mejoras en el radar de aproximación	1997	Fuerza Aérea
Nueva señalización luminosa	1997	Fuerza Aérea
Instalación de generadores de energía ininterrumpida	1997	Fuerza Aérea
Nuevo sistema de medición de alcance visual de pista	1998	Fuerza Aérea
Instalación de tableros de transferencia automática para grupos electrógenos	1998	Fuerza Aérea
Cableado de media tensión que conecta a todas las subestaciones	1998	Fuerza Aérea
Instalación de nefobasímetros en la cabecera 29	1998	Fuerza Aérea
Sistemas de cortina de aire en el acceso al espigón internacional	1998	Fuerza Aérea
Construcción de una antecámara de paneles vidriados y hojas corredizas de forma elíptica	1998	Fuerza Aérea
Instalación de mecanismos de salida rápida en las puertas	1998	Fuerza Aérea
Instalación del sistema de detección de incendio en las subestaciones transformadoras	1998	Fuerza Aérea
Colocación de nuevos cielos rasos y artefactos de iluminación	1998	Fuerza Aérea
Reacondicionamiento del asfalto de las calles de rodaje y de la plataforma	1998	Fuerza Aérea

Fuente: Elaborado a partir de datos propios.

Cuadro 12: Obras realizadas en el Aeropuerto Internacional de Ezeiza después del proceso de concesión aeroportuaria.

Obra realizada	Finalización	Entidad inversora
Construcción de un edificio de oficinas	1999	A. A. 2000
Instalación de señales gráficas en el interior de las terminales de pasajeros	1999	A. A. 2000
Cambios en la circulación de los pasajeros y de los vehículos	1999	A. A. 2000
Construcción del hall de arribos de la terminal A	2000	A. A. 2000
Estacionamiento subterráneo de dos niveles	2000	A. A. 2000
Instalación del sistema informático CUTE	2000	A. A. 2000
Instalación de varias casillas distribuidas por la playa de estacionamiento	2000	A. A. 2000
Instalación de un nuevo sistema de ventilación	2000	A. A. 2000
Nuevas cintas de transporte de equipajes	2000	A. A. 2000
Reacondicionamiento de la pista 17/35	2002	A. A. 2000
Construcción de un taller de mantenimiento para aviones Boeing 747	2002	Aerolíneas
Instalación de un nuevo centro operativo de control	2002	A. A. 2000
Repavimentación y ensanchamiento de la pista 11/29 y de las calles de rodaje F y G	2002	A. A. 2000
Instalación de un sistema informático de procesamiento automático de planes de vuelo	2002	A. A. 2000
Equipamiento y capacitación para realizar tareas de mantenimiento	2002	Aerotest-Rida
Instalación de un nuevo sistema de control de tráfico aéreo	2002	Fuerza Aérea
Construcción de la <i>cargo city</i>	2003	Edcadassa

Fuente: Elaborado a partir de datos propios.

Cuadro 13: Obras realizadas en el Aeroparque Internacional “Jorge Newbery” después del proceso de concesión aeroportuaria.

Obra realizada	Finalización	Entidad inversora
Reconstrucción de la terminal A	2001	A. A. 2000
Instalación de 4 mangas telescópicas	2001	A. A. 2000
Instalación del sistema informático CUTE	2001	A. A. 2000
Construcción del estacionamiento multipisos sur	2002	A. A. 2000
Construcción del acceso sur	2002	A. A. 2000

Fuente: Elaborado a partir de datos propios.

Estos últimos tres cuadros tratan de clarificar el desprolijo proceso de transformación y modernización aeroportuaria del Aeroparque y de Ezeiza. Fue indispensable mencionar los

proyectos en los que las infraestructuras se encontraban insertas, para entender que las obras fueron muchas, sin embargo significaron una pequeña parte de lo incluido en el contrato de concesión.

8.2.2 Inclusión del marketing aeroportuario

Estas transformaciones de infraestructura incluyeron en su interior ciertos rasgos devenidos del estudio del *marketing aeroportuario* que sirven para potenciar los ingresos de las empresas aeroportuarias. Es posible encontrar algunos de estos aspectos en las nuevas terminales de pasajeros de Ezeiza y del Aeroparque.

La idea de que los pasajeros y acompañantes tengan altos niveles de consumo fue fundamental en el diseño de ambas terminales. Mucho más que en cualquier otra época anterior, estas dos terminales aéreas cuentan actualmente con una gran cantidad de locales comerciales y gastronómicos, de los más variados rubros.

Algunos rasgos del diseño interior de las terminales tenderían a estimular el consumo de las personas que acuden a los aeropuertos y a maximizar el uso interno de la terminal. En primer lugar es destacable la poca cantidad de asientos dentro la terminal, en comparación con épocas anteriores. La incomodidad de los pasajeros podría llegar a estimular a que estos se dirijan a los bares y confiterías para no estar incómodos, o que simplemente recorran los distintos comercios para pasar el tiempo en vez de estar parados esperando embarcar.

Algo parecido ocurre con la prohibición de fumar dentro de las terminales. Por algún criterio importado se prohibió fumar en los aeropuertos, pero al mismo tiempo y de manera contradictoria, existen algunos pocos, incómodos e incógnitos lugares en los que se puede fumar, o si es preferible, es posible fumar en algunas confiterías del aeropuerto. O sea, un fumador que quiera esperar su vuelo cómodamente, sólo tiene la posibilidad de fumar en esas condiciones en algunas confiterías. Cabe aclarar que antes de la inauguración del hall de la terminal A de Ezeiza, se podía fumar en cualquier sector del aeropuerto.

Otro rasgo impuesto para estimular el consumo se basa en los senderos obligatorios que debe tomar un pasajero para abordar un vuelo. Existen diversas estrategias aplicadas desde hace tiempo en varios aeropuertos del mundo surgidas por este motivo. Todos los pasajeros que llegan a un aeropuerto deben ingresar al mismo, realizar el *check-in*, ingresar al sector de preembarque, realizar los trámites aduaneros y luego esperar en la *zona estéril* de los aeropuertos hasta que suba al avión. Este sendero, que debe ser recorrido por los pasajeros, puede estar intervenido por el diseño de una terminal. Por ejemplo, imagine que desde un amplio hall de partidas, donde se realizan los chequeos, sólo hay un pequeño pasillo para ingresar a la zona amplia donde se realizan los trámites de aduana. En este caso, todos los pasajeros tendrán que dirigirse por este pasillo sin importar cuan grandes sean las otras distintas secciones del aeropuerto.

La ventaja de acorralar discretamente a los pasajeros por estos senderos se concreta con la existencia, en estos senderos, de comercios o publicidades. O sea, todos los pasajeros pasaran por ciertos comercios y todos pasarán frente a alguna publicidad. Esta situación se incrementa si estos senderos o pasillos contienen curvas de noventa grados que obliguen a los pasajeros a ver de frente una vidriera o una propaganda gráfica. Por supuesto, que el administrador aeroportuario percibirá un mayor monto de alquiler de cualquier negocio o publicidad que se localice en estos senderos, en comparación con otro local de la misma superficie pero ubicado en alguna otra parte de la terminal. La inclusión de estos senderos en el diseño de las terminales de Ezeiza o del Aeroparque comenzó con el proceso de transformación y modernización de sus terminales en estos últimos años.

El nuevo hall de partidas de la terminal A del Aeropuerto de Ezeiza contiene estos senderos. Si bien este hall es muy amplio, sólo existen dos formas de llegar al área de control de migraciones. Una de ellas es una escalera mecánica que se encuentra en el extremo oeste del hall que conduce a la planta alta. La otra es una escalera mecánica que se encuentra en la zona central del hall con la que se sube a la planta alta y de allí hay un pasillo con una cinta transportadora que desemboca también en el extremo oeste de la planta alta del hall. Los dos caminos llegan a un mismo sector separados por pocos metros. Por supuesto, en este pequeño sector se encuentran algunos locales (los más caros y

visitados de la terminal) que están orientados hacia la desembocadura de ambos senderos. El pasajero, sin otra posibilidad se encontrará de frente con las vidrieras de estos comercios y para llegar al área de migraciones deberá girar noventa grados a la izquierda. Quizás esto parezca un pequeño detalle, pero expresa los cambios administrativos profundos que han experimentado estos aeropuertos. Anteriormente en Ezeiza, para dirigirse de la zona de chequeo al área de migraciones, un pasajero debía subir por alguna escalera mecánica (había dos y bien separadas) que comenzaban su recorrido en áreas abiertas del hall de partidas sin ningún comercio cerca.

En la nueva terminal de Aeroparque también es posible encontrar estos senderos. Los mostradores de chequeo se encuentran en la planta baja, mientras que el área de embarque se encuentra en la planta alta y existen senderos que los pasajeros deben recorrer para llegar de un lugar a otro. Para subir a la planta alta también existen 2 escaleras mecánicas localizadas una en el extremo sur y otra en el extremo norte del hall. Sin embargo, en el centro de la planta alta, existe un único pasillo desde donde uno accede a la zona estéril. Por esta razón, un pasajero que se dirija a embarcar su vuelo, deberá transitar desde un extremo de la planta alta hasta el centro de la misma por un alargado y estrecho camino donde encontrará de un lado la estructura de vidrio con vista al río y del otro, se encontrará con un verdadero shopping.

Dentro de un diseño aeroportuario orientado a incrementar el consumo, el diseño del Aeroparque es muy poco apropiado. Las características de localización y morfología del predio del Aeroparque obligan, en cierto modo, a que la terminal sea larga, angosta y lindante al Río de la Plata. La morfología oblonga del edificio terminal impide el diseño de senderos con múltiples curvas. Si a esto se le agrega la majestuosa y privilegiada vista al río, permitida por la presencia de una larguísima coraza de vidrio, podemos afirmar que el estímulo al consumo se debilita.

La principal receta para estimular el consumo en un lugar cerrado es restringir la desconcentración del potencial consumidor con atractivos gratuitos como una hermosa vista al río o a la pista donde se ve a los aviones despegar y aterrizar (todo un pasatiempo). El

intento de impedir la distracción con el exterior es fundamental, se aplica en cualquier gran aeropuerto del mundo y hasta forma parte del diseño de los genuinos *shopping centers*. Si por alguna razón, algún lugar de estos cuenta con una vista al exterior, por supuesto que allí deben localizarse mesas de alguna confitería, para que el que quiera distraerse pague por ello (lo mismo que ocurre con los fumadores). Así se generan estructuras orientadas al consumo que parecen no tener ninguna vinculación con el exterior y sólo se puede mirar hacia algún comercio.

Cualquier persona que se encuentre en un aeropuerto puede pensar que son todos muy parecidos y de modo inocente caer en el concepto desarrollado por Marc Augé (1993) sobre el *no lugar*. Interpretar a un aeropuerto orientado comercialmente como un *no lugar* es algo simplemente generado por la inocencia personal. Mientras que un inocente pasajero piensa que se encuentra en un *no lugar*, existe un administrador que imprime presión, poder y control, a través del diseño interior de un edificio, sobre el tránsito de las personas y se encuentra totalmente preocupado por cada lugar que estas transitan.

Por otro lado, a todos estos rasgos hay que agregarle el impulso por desarrollar estrategias vinculadas con la publicidad al interior de las terminales. El consorcio Aeropuertos Argentina 2000 S.A., apenas empezó a controlar la gestión de los aeropuertos creó una empresa subsidiaria denominada "Airport Media S.A." que se dedica al desarrollo de la publicidad dentro de los predios y terminales aeroportuarias.

Por último, en lo que concierne a las transformaciones de las infraestructuras aeroportuarias construidas por Aeropuertos Argentina 2000 quedan algunas cosas por decir. Si bien, estas fueron construidas con diseños modernos y funcionalmente ventajosos a la actividad lucrativa (gracias a la ayuda de los socios administradores del Aeropuerto de Milán), tienen algunos problemas graves.

8.2.3 Los problemas de las nuevas infraestructuras

La Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas (APLA) al advertir las falencias de mantenimiento de las pistas (en Página 12, 17/01/2002) afirman, al hablar de Aeropuertos Argentina 2000, que “priorizaron la inversión en las terminales y descuidan las pistas”. De hecho, es verdad que se pueden encontrar muchas falencias en lo que respecta a las zonas aeroportuarias operadas por las aeronaves. Se puede afirmar que las pistas no se encuentran en óptimo estado, pero también se puede agregar que por ejemplo en Ezeiza, los accesos de las calles de rodaje a las pistas tienen una configuración que la Fuerza Aérea Argentina recomienda evitar o modificar. Además, en la actualidad es totalmente improductivo contar con dos pistas cruzadas porque esto no incrementa considerablemente la productividad de un gran aeropuerto.

Otra falencia operativa fueron los reiterados cierres del Aeroparque por interferencias radiales que llevó a la suspensión del uso del ILS por siete meses, luego de una aproximación errónea del avión presidencial argentino (Tango-01) que casi aterriza en el centro del estadio de River Plate. Existen muchas otras falencias operativas que se pueden destacar, como los cierres de Ezeiza por la presencia de densas neblinas, aunque este aspecto podría ser solucionado con la instalación de un sistema de ILS categoría IIIc, en vez del de categoría IIIa que fue instalado hace 6 años.

Con todo esto, sin embargo es difícil decir que se privilegiaron a las terminales de pasajeros por sobre las pistas. Las terminales de pasajeros también tienen sus falencias. Puntualmente hay dos grandes características que demostrarían que las terminales tampoco han sido privilegiadas. Por un lado, la construcción del nuevo estacionamiento vehicular subterráneo de dos niveles localizado frente al nuevo hall de la terminal A de Ezeiza, no fue aprobada por la Fuerza Aérea por la facilidad de cometer un atentado con algún coche bomba que afectaría seriamente al nuevo hall terminal. Ante esta situación, la Fuerza Aérea se queja de que el ORSNA lo haya aprobado por estar supuestamente favoreciendo los intereses de Aeropuertos Argentina 2000 y de no actuar según sus objetivos que fueron expuestos en el punto 4.3.4.

Por el otro lado, existe una grave situación vinculada con una filtración de combustible en el aeropuerto. Lo llamativo de este caso es que, por una filtración de aeronaftas, debajo de la terminal A hay actualmente un depósito de 1.700.000 litros de gasolina que ocupan 100.000 metros cuadrados. Este depósito afecta gravemente a las napas, pero también puede ser considerado por su peligro explosivo. Un agrietamiento o algo que propulse una pequeña explosión podría literalmente hacer desaparecer a todo el aeropuerto según las denuncias de la Defensoría del Pueblo de la Capital Federal y de varias ONG's ecologistas. No me gustaría dar ninguna idea a nadie pero, ahora si, ese coche bomba puede hacer más daño del que se imaginarían. Por lo tanto, piense que mientras usted se encuentra caminando por la bonita terminal y que tiene obligatoriamente que chocarse con las vidrieras de los locales de la planta alta, además tenga en cuenta que se encuentra sostenido por un depósito de gasolina de casi 2 millones de litros. Por lo tanto suena de mejor modo que "privilegiaron el lucro antes que a las pistas y a las terminales de pasajeros".

Es muy probable que los administradores del Aeropuerto de Milán, además de desarrollar diseños aeroportuarios de vanguardia con fines lucrativos, también brinden una operación segura y cumplan con sus situaciones contractuales en Milán, pero no en Buenos Aires.

8.2.4 Aspectos estratégicos y administrativos

Existen otras transformaciones ajenas al desarrollo de la infraestructura y su diseño, pero que igualmente se encuentran ligadas a las características administrativas encaradas por el consorcio. En este punto hay que hablar de ciertos servicios que en los aeropuertos de Buenos Aires son monopólicos o que en la práctica lo son. En las empresas aeroportuarias de todo el mundo no hay un comportamiento hegemónico sobre la gestión de los servicios monopólicos. En algunos aeropuertos, sus administradores terciarizan estos servicios a cambio de algún pago, mientras que en el resto las mismas empresas aeroportuarias llevan adelante algunos negocios con estas características monopólicas.

Vale aclarar que un aeropuerto por naturaleza es monopólico. Por esta razón, los servicios brindados en el aeropuerto de carácter monopólico son más que rentables y a cualquier

administrador le conviene mantener servicios monopólicos en su aeropuerto, más allá de que sea un servicio propio o terciarizado.

El consorcio Aeropuertos Argentina 2000 S.A. anunció en febrero de 1998 (fecha de la adjudicación de la licitación) que competirían con los servicios monopólicos existentes en los aeropuertos de Buenos Aires. Algunos de estos servicios son: el servicio de handling (a manos de la 100% estatal "Intercargo"), el de publicidad en los aeropuertos, las tiendas libres de impuestos "Duty Free" (el 20% pertenece al Estado), los depósitos fiscales "Terminal de Cargas Argentina" (el Estado tiene una participación accionaria del 55%) y la empresa de servicios *charters* "Manuel Tienda León".

Parece ser que los referentes de Aeropuertos Argentina 2000 se dieron cuenta de que competir contra estas empresas no era negocio y decidieron actuar. Ellos crearon la empresa de publicidad aeroportuaria llamada "Airport Media". En una dura batalla quedaron sin la posibilidad de administrar a la empresa "Interbaires" administradora de "Duty Free", que finalmente quedó en manos de la competidora London Supply. En el año 2001, el grupo Eurnekián se hizo cargo del 45% de EDCADASSA (ahora denominada "Terminal de Cargas Argentina") y desde ese momento tiene la gestión de esa empresa mixta. Por último, en el año 2002 Aeropuertos Argentina 2000 se hizo cargo de la empresa "Manuel Tienda León".

Como se puede ver, el Grupo Eurnekián intentó por todos los medios hacerse cargo de estos servicios monopólicos, en vez de competir contra ellos. Es más, la apuesta sobre los servicios del aeropuerto fue mucho más allá y hasta intentó monopolizar a los servicios aéreos de Argentina. Este grupo llegó a administrar a la empresa LAPA, tiene una participación del 30% en Southern Winds, también otra participación del 20% de AeroVip y también se presentó a la licitación de la empresa Aerolíneas Argentinas, que finalmente fue ganada por el Grupo Marsans. De golpe pasaron de querer competir, a hacerse cargo de todas las actividades ligadas con los aeropuertos.

El futuro de la gestión de Aeroparque y de Ezeiza todavía no está claro. La conjunción de las prácticas monopólicas, la falta de inversión, la sobrevaluación de las inversiones efectuadas, la falta de pago del canon, las falencias de las pistas y de las terminales tendrían que motivar la interrupción automática del contrato de concesión. Esto no ocurre por una fuerte estrategia por parte de Aeropuertos Argentina 2000 en el ámbito político y mediático. En el ámbito político, Aeropuertos Argentina 2000 ha tenido una excelente relación con su organismo regulador, el ORSNA. De hecho, muchas quejas por incumplimiento contractual han provenido de la Fuerza Aérea y de la Auditoría General de la Nación y estas nunca eran aceptadas por el ORSNA. Con el poder ejecutivo también han tenido una excelente relación. Ni el ex presidente Menem, ni el presidente siguiente (De la Rúa) tuvieron planteos para hacerle a Aeropuertos Argentina 2000. Inclusive el siguiente presidente, Eduardo Duhalde, renegoció por decreto el contrato de concesión otorgando muchas ventajas al consorcio. Actualmente, Kirchner no ha presionado mucho. Esto llama la atención ya que el Correo Argentino (antes en manos del Grupo Macri) ha tenido una historia bastante parecida a la de Aeropuertos Argentina 2000. Ambas concesiones no se encontraban incluidas en la ley de Reforma del Estado (Ley 23.696) y se concesionaron por decreto, ninguna de las dos hizo las inversiones comprometidas ni pagó el canon correspondiente. Sin embargo, el gobierno de Kirchner le quitó la concesión del correo al Grupo Macri y, en el caso de Aeropuertos Argentina 2000 se limitó a derogar el decreto firmado por Duhalde, pero todo parece seguir igual.

Sin embargo, este apoyo político no hubiese sido suficientemente fuerte como para mantener el contrato, sino que también se necesitó de una fuerte presión en el ámbito mediático y la opinión pública. El Grupo Eurnekián también posee una pequeña porción accionaria del canal 2 (América TV). Con esto se garantiza una buena reputación, por lo menos en ese canal.

Sin embargo, la estrategia mediática fue más abarcativa e incluyó a los programas más críticos de la televisión argentina. Una vieja receta de las empresas privatizadas fue la específica y necesaria presencia en los programas críticos. Es más, si uno presta atención a

los cortes publicitarios de esos programas verificará que hay una gran cantidad de anunciantes con antecedentes turbios⁴⁹.

⁴⁹ En el caso de Aeropuertos Argentina 2000 S.A. y algunas de sus empresas subsidiarias esta estrategia se vuelve muy importante. De hecho, no anuncian en el resto de los programas, sino que se enfocan casi exclusivamente en los programas más críticos. Entre estos programas se encuentran: PuntoDoc, Caiga Quien Caiga, Informe Central, Día D, Periodistas, Kaos en la Ciudad, Telenoche Investiga, etc. Esta estrategia asegura mantener una buena imagen en la opinión pública, ya que por más críticos que sean estos programas, siempre tienen cuidado con los negocios de sus anunciantes.

Conclusiones de la Segunda Parte

CONCLUSIONES DE LA SEGUNDA PARTE

Desde los inicios de la aviación en Argentina, los aeropuertos de Buenos Aires se destacaron por concentrar la mayor parte del flujo aerocomercial del país. A nivel aeroportuario, los primeros aeropuertos modernos se construyeron en Buenos Aires a mediados de la década del cuarenta, mientras que en la mayoría de las ciudades del interior esta clase de infraestructuras aeroportuarias recién fueron construidas a partir de la década del setenta.

Sin embargo, los aeropuertos de Buenos Aires –como así también los del interior- se fueron transformando en infraestructuras obsoletas y/o anticuadas para comienzos de la década del noventa.

Se puede afirmar que esa década fue protagonista de un fuerte proceso de inserción de la economía global en Argentina y, por supuesto, también en la RMBA. Esta inserción produjo profundos cambios en vastos sectores socioeconómicos, pero también en el transporte aéreo metropolitano.

Desde 1990 hasta el año 1998, el mercado aerocomercial de pasajeros se incrementó exponencialmente en los aeropuertos del SAMBA manteniendo la histórica desproporción de los flujos aéreos en comparación con el resto de las ciudades del país. De hecho, en Buenos Aires se concentraron cerca del 85% de los vuelos de cabotaje y casi el 92% de los internacionales. Con el decrecimiento del volumen de pasajeros experimentado desde 1998 hasta la actualidad se evidenciaron algunas tendencias. Por un lado, se puede hablar de un incremento en la participación del mercado aerocomercial de pasajeros de cabotaje para los aeropuertos del SAMBA. Por el otro, los vuelos internacionales experimentaron la tendencia opuesta, o sea, el SAMBA perdió su proporción relativa de estos vuelos en contraposición con los aeropuertos del interior.

En lo que respecta al movimiento de cargas aéreas, los aeropuertos del SAMBA mantuvieron una participación cercana al 90% a pesar del fuerte incremento del volumen de mercaderías trasladadas por vía aérea –causada en parte por el inicio de la operación de

aviones exclusivamente cargueros- y a pesar de que los flujos pasaron de ser mayoritariamente productos de importación a ser mercancías de exportación.

En cuanto a la aviación militar, se puede afirmar que estos tipos de vuelos fueron reduciéndose, principalmente desde la segunda parte de la década del noventa ante un escenario remoto de conflictos bélicos y por un achique considerable del presupuesto de la Fuerza Aérea. Esta reducción de presupuesto también ocasionó una considerable disminución de la actividad de la aviación general recreativa y deportiva que dependía en gran parte de los subsidios erogados por la Fuerza Aérea que fueron suspendidos en 1994. Por lo tanto, dentro de la aviación general fueron los vuelos de negocios –*vuelos ejecutivos* y *vuelos corporativos*- los que pudieron sostener e incrementar la demanda hasta 1998 cuando, al igual que el mercado aerocomercial, comenzó su declinación.

Todas estas cuestiones confluyeron en el escenario de transformación de las variadas infraestructuras aeroportuarias localizadas en la RMBA desde la inserción en la economía global –desde la década del noventa- hasta la actualidad.

El análisis de las transformaciones de los aeropuertos de uso público del SAMBA se realizó a partir de una clasificación de estas infraestructuras según su uso predominante. Así se puede hablar de aeropuertos dedicados principalmente a la *aviación general, militar y aerocomercial*.

Los aeropuertos dedicados mayoritariamente a la *aviación general* poseen distintos modelos de gestión aeroportuaria entre los que se pueden destacar a las asociaciones civiles sin fines de lucro, a los aeropuertos administrados por entidades estatales y a las *empresas-aeroportuarias*.

Los aeródromos administrados por asociaciones civiles sin fines de lucro son los que experimentaron las transformaciones más pobres en lo relacionado a la infraestructura. Estos aeródromos, que se dedican principalmente a la formación de pilotos y a la aviación recreativa y deportiva, son los que más han sufrido por la suspensión de los subsidios

otorgados desde la Fuerza Aérea. Es así, que estas asociaciones han tenido escaso margen de capital para ser reinvertido y sus infraestructuras cuentan actualmente con grandes deficiencias. Para paliar esta situación, algunas asociaciones han decidido ampliar los usos de los aeródromos fortaleciendo -de a poco- la consolidación de la aviación con fines laborales. Se puede afirmar que desde la década del noventa, estos aeródromos pasaron a poseer bajos niveles de actividad y cuentan actualmente con el servicio más deficiente dentro del SAMBA.

Por otro lado, los aeródromos gestionados por entidades públicas también han sufrido por la suspensión de los subsidios erogados por la Fuerza Aérea para desarrollar la aviación recreativa y deportiva. La diferencia de este caso es que las partidas presupuestarias de las entidades públicas aseguran la estabilidad contable de dichas infraestructuras. Sin embargo, estos aeródromos también cuentan con serias deficiencias de infraestructura -en algunos casos, obsolescencia- y tuvieron márgenes pobres de inversión. Así se constituyeron en los aeropuertos con los peores niveles de actividad dentro del SAMBA con un servicio medianamente eficiente, gracias al exceso de empleados destinados a dichas infraestructuras aeroportuarias.

Por último, los aeropuertos dedicados principalmente a la *aviación general* administrados por *empresas-aeroportuarias* han sido los más dinámicos dentro del proceso de transformación de los aeródromos del SAMBA. Si bien en estos aeropuertos se desarrollan actividades de vuelo recreativas y deportivas, la mayor parte de las flotas se encuentran compuestas por aviones dedicados a la *aviación ejecutiva* y a los *vuelos corporativos*. Esta característica permitió diferenciarse del resto de los aeródromos, ya que dependieron mínimamente de los subsidios otorgados por la Fuerza Aérea. De hecho, el desarrollo de la aviación con fines laborales que tuvo lugar durante la década del noventa en la RMBA, permitió a estos aeropuertos incrementar sus niveles de inversión y de diversificación comercial, ampliando los ingresos no aeronáuticos. Esto condujo a una fuerte concentración en estos aeropuertos de inversiones, infraestructuras, servicios y, principalmente, de usuarios. Así, los aeropuertos gestionados por empresas con fines de lucro llegaron a tener

los niveles más altos de actividad del SAMBA y, además, pasaron a ser los aeropuertos con el servicio más eficiente.

Al hablar de los aeropuertos dedicados a la *aviación militar*, sólo se puede presentar una negra situación. La reducción presupuestaria de la Fuerza Aérea –incluida en un proceso de reducción presupuestaria general del Estado Posfordista- llevó a un debilitamiento extremo en la capacidad de inversión y de desarrollo de esta actividad. La cantidad de movimientos aéreos en dichos aeropuertos no sólo decreció drásticamente, sino que también cambiaron los usos de estos vuelos. Se pasó de muchos vuelos con fines de entrenamiento bélico a pocos vuelos con fines humanitarios. Si bien este es un hecho positivo en el bienestar de la población argentina, al mismo tiempo significó una variable negativa en los niveles de operación de estos aeropuertos.

Los aeropuertos dedicados a la *aviación aerocomercial* son los que más transformaciones han experimentado. Con el crecimiento del mercado aerocomercial argentino, estos aeropuertos –los más importantes de la Argentina- se han saturado y consecuentemente, esta saturación evidenció las múltiples falencias y antigüedad de estas infraestructuras. El proceso nacional de modernización aeroportuaria encarado desde 1997 –a partir del proceso nacional de concesión aeroportuaria- llevó a que los aeropuertos aerocomerciales del SAMBA fueran gestionados por *empresas-aeroportuarias*. Si bien se puede hablar de grandes proyectos planificados para la modernización aeroportuaria aerocomercial del SAMBA, estos se han efectivizado de forma parcial. Sin embargo, es posible afirmar que en estos aeropuertos se invirtieron cerca de 450 millones de dólares que incluyeron la construcción de las modernas terminales de Ezeiza y Aeroparque.

Por otra parte, las transformaciones aeroportuarias en las aeroestaciones aerocomerciales excedieron a las características de infraestructura. Se pueden recalcar otras transformaciones comerciales como ser la inédita gestión de los aeropuertos aerocomerciales bajo la órbita de una *empresa-aeroportuaria* y también la inédita utilización de las estrategias de vanguardia del *marketing aeroportuario* en los aeropuertos aerocomerciales.

Para finalizar, se puede afirmar que el proceso de inserción de la economía global en la RMBA ha favorecido el desarrollo de profundas transformaciones en los aeropuertos dedicados a la *aviación general* administrados por *empresas-aeroportuarias* y a los aeropuertos aerocomerciales también gestionados por *empresas-aeroportuarias*. En contraposición, esta inserción de la economía global en la RMBA fue nociva para desarrollar transformaciones en los aeropuertos dedicados a la *aviación general* administrados por entidades públicas y asociaciones civiles sin fines de lucro y para los aeropuertos dedicados a la *aviación militar*.

Tercera Parte

El Subsistema Aeroparque-Ezeiza, los Principales Cambios Aeroportuarios Futuros y la Relación Aeropuerto-Ciudad

Capítulo 9

El Subsistema Aeroparque - Ezeiza

Introducción

Dentro de la Región Metropolitana de Buenos Aires, el transporte aerocomercial se concentra en el Aeropuerto Jorge Newbery y en el Aeropuerto Internacional de Ezeiza. El mercado aerocomercial, a diferencia de otras actividades económicas aeronáuticas, es entendido exclusivamente como un mercado compuesto por los servicios regulares de transporte aéreo, sean de pasajeros y/o de cargas. Además, este mercado se enmarca en un escenario regido por una oferta y una demanda que se encuentran vinculadas con características socioeconómicas generales de una ciudad o región, y no de rasgos económicos particulares que rigen el dinamismo de otras actividades aeronáuticas lucrativas.

De hecho, las empresas aéreas nacionales o extranjeras que realizan servicios desde o hacia Buenos Aires utilizan alguno de estos dos aeropuertos. Sin embargo, los servicios brindados en cada uno de estos aeropuertos se encuentran bien diferenciados por algunos aspectos de infraestructura con la que cuentan, por cuestiones legales y por las estrategias comerciales de las empresas.

9.1 La complementación aeroportuaria

Se puede afirmar que la actividad aerocomercial dentro de la RMBA se complementa entre ambos aeropuertos, formando un subsistema dentro del SAMBA y también, dentro del Sistema Nacional de Aeropuertos. Si analizamos la complementariedad de este sistema, desde la construcción de estos aeropuertos, veremos que ambos se complementan desde sus inicios.

9.1.1 Historia de la complementación aeroportuaria

Los inicios de ambos aeropuertos responden al auge de la actividad aerocomercial que tuvo lugar luego de la finalización de la Segunda Guerra Mundial. La necesidad de modernizar y

adecuar la infraestructura aeroportuaria al fuerte desarrollo del mercado aerocomercial, devino en la necesidad de construir una infraestructura acorde a este auge en Buenos Aires. Sorprendentemente, desde mediados de la década del cuarenta no sólo se encaró y construyó un aeropuerto moderno en Buenos Aires, sino dos. La construcción en paralelo del Aeroparque y del Aeropuerto de Ezeiza constituiría, de ahí en más, un subsistema aeroportuario complementario.

Por un lado, se puede pensar que se quiso quedar bien con las aspiraciones de ciertos grupos de la Capital Federal (como la Cámara de Comercio de Buenos Aires, que ejerció mucha presión) para construir el Aeroparque dentro de los límites de este distrito. Por otro lado, también se ejecutó la obra monumental aeroportuaria representada por Ezeiza, estimulada por el General Perón, que llegó a ser considerado como el aeropuerto más moderno y grande de América Latina. Hay que destacar que este proceso se puede incluir dentro de las frecuentes políticas de Perón de construcción de grandes obras de infraestructura de transporte y de privilegiar continuamente el consenso de los distintos sectores ante cada decisión tomada por él, más allá de la eficiencia de los resultados. Desde ese momento hasta la actualidad, el mercado aerocomercial se encontró segmentado y complementado entre las dos estaciones aéreas.

9.1.2 Comparación entre la complementación aeroportuaria de Buenos Aires y de otras ciudades

La saturación aeroportuaria que tuvo lugar en ambos aeropuertos durante la década del noventa, agudizó la complementariedad aeroportuaria definiendo cada vez más el papel operativo del Aeroparque y de Ezeiza. Así, el Aeroparque se dedicó a las operaciones de cabotaje y de los vuelos al Uruguay (luego de la prohibición de realizar operaciones desde y hacia el resto de los países limítrofes) y el Aeropuerto de Ezeiza, a los vuelos internacionales. El punto de intersección de las operaciones entre ambos aeropuertos se acota a los vuelos al Uruguay y a escasos destinos de cabotaje. Los vuelos a Uruguay tendieron a operarse cada vez más desde Aeroparque, quedando pocos vuelos desde Ezeiza hacia ese destino. Respecto a los vuelos de cabotaje desde Ezeiza, se puede afirmar que

pocos vuelos tienen como destino a Córdoba o a Mendoza, pero desde principios del 2000 se sumaron destinos netamente turísticos como Iguazú, Bariloche y El Calafate.

Sin embargo, Buenos Aires no es la única ciudad del mundo que cuenta con más de un aeropuerto y son varias las ciudades que necesitaron poseer más de una aeroestación por el crecimiento del mercado aerocomercial y por las limitaciones de saturación de los predios aeroportuarios. Entre estas se pueden mencionar a: Nueva York (John F. Kennedy, La Guardia y Newark), Londres (Heathrow, Gatwick, London City, Stansted y Luton), Los Ángeles (Los Angeles, Burbank, Orange County, Ontario y Van Nuys), París (Charles de Gaulle y Orly), Tokio (Narita y Haneda), Río de Janeiro (Galeão y Santos Dumont), San Pablo (Guarulhos y Congonhas), Belo Horizonte (Confins y Pampulha) y Milán (Malpensa y Linate).

A pesar de esto, ningún sistema aeroportuario de los mencionados tiene una complementariedad como la del SAMBA. La diferencia es que en los aeropuertos internacionales más grandes de los mencionados existe una importante operación de cabotaje. Por ejemplo, si bien las operaciones de Congonhas y Santos Dumont son exclusivamente de cabotaje, en los aeropuertos de Galeão y Guarulhos existe una consolidada red de vuelos desde y hacia un gran número de ciudades brasileñas como Belo Horizonte, Brasilia, Porto Alegre, Salvador, Manaus, Belem, Curitiba, Recife, Fortaleza y Florianópolis entre otras. Se puede ver, por ejemplo, que la situación de los aeropuertos de San Pablo y Río de Janeiro difiere bastante de la situación de Ezeiza.

9.2 El subsistema Aeroparque – Ezeiza y la Región Metropolitana de Buenos Aires

Igualmente, las diferencias entre algunas de estas aglomeraciones urbanas con más de un aeropuerto y la RMBA van más allá de las características operacionales de los vuelos. Existen grandes diferencias basadas en los ámbitos de gestión de los aeropuertos de estos sistemas metropolitanos. Como se mencionó en el punto 2.2, algunos de los sistemas aeroportuarios metropolitanos (Nueva York, París o Río de Janeiro) se encuentran gestionados bajo la órbita de un organismo aeroportuario metropolitano específico. En

cambio, Aeroparque y Ezeiza se encontraron y encuentran gestionados por organismos o empresas de órbita nacional.

Antes de 1998, la gestión se encontraba en manos de la Fuerza Aérea Argentina (un organismo de escala nacional) que tenía los objetivos de proporcionar una infraestructura apta para garantizar la actividad de este servicio público. Sin embargo, esta entidad no tenía estrategias metropolitanas para Buenos Aires en lo que respecta a los aeropuertos. Ezeiza representaba el punto de salida y llegada de los vuelos a todo el país. En cambio, Aeroparque significaba el más importante destino de los pasajeros de cabotaje.

Luego de 1998, con la gestión a cargo de Aeropuertos Argentina 2000 S.A. (una empresa también de alcance nacional), el Aeroparque y Ezeiza tampoco lograron estar insertos en un ámbito de gestión metropolitano. Es más, los máximos referentes de este consorcio siempre se mostraron a favor de incrementar la importancia del Aeropuerto de Córdoba como punto de interconexión de vuelos regionales y de cabotaje. Si este mismo trabajo tuviese a Córdoba como objeto de estudio, podríamos afirmar que esto sería ventajoso, pero desde el punto de vista de la RMBA esto es económicamente perjudicial para Buenos Aires.

En estos tiempos, donde tanto se habla de regiones ganadoras y perdedoras (ver Benko, G. y Lipietz, A., 1994), estas cuestiones pasaron a ser muy significativas. Pero además existen otros aspectos significantes, entre las regiones del país, vinculados con el tema aeroportuario. Desde siempre, Aeroparque y Ezeiza concentraron gran parte del movimiento de pasajeros del país, fueron los aeropuertos con más ganancias y son los que más rentabilidad poseen. Sin embargo, gran parte de los balances positivos de estos aeropuertos fueron y son (según el doble sistema de subsidios cruzados) derivados a otros aeropuertos del interior, en vez de ser retenidos para ser invertidos en el SAMBA. Personalmente, me parece bien que se distribuyan los ingresos para mantener y modernizar a los aeropuertos del interior, porque si no se realizara esto, los aeropuertos de Buenos Aires experimentarían un decrecimiento de su demanda que en gran parte depende de la existencia y condición de los aeropuertos del interior. Pero este tipo de visión, cambiaría sustancialmente los montos derivados, los usos de esos montos y las condiciones. Porque a

Buenos Aires no le conviene socioeconómicamente convertir a los aeropuertos del interior en infraestructuras que le quiten recursos, pero tampoco le conviene que quede libremente en manos del mercado el mantenimiento y la modernización de los aeropuertos del interior porque las consecuencias serían socioeconómicamente negativas para el SAMBA.

Todas estas especulaciones se encuentran basadas en lo que es socioeconómicamente más positivo para los aeropuertos hasta ahora, o sea, en la operación aeronáutica caracterizada por los núcleos, ramificaciones y arterias (o *hubs and spokes*) de las redes de vuelos. Pero, ¿cuáles son las ventajas para un aeropuerto de funcionar como núcleo o *hub* de una red de vuelos?

9.3 El funcionamiento de este subsistema como hub

Por supuesto, que desde el aeropuerto de una ciudad se satisfacen las necesidades de las personas que desean trasladarse desde o hacia dicha ciudad por vía aérea. Para que esto se pueda consumir, deben existir las empresas aéreas y sus vuelos, la infraestructura necesaria para la operación de estos vuelos, un abanico de empresas que actúan como soporte de la actividad (gasolinerías, empresas de catering, handling, empresas de limpieza, etc.), talleres de mantenimiento de aeronaves, una entidad que controle el espacio aéreo, personal de seguridad, migraciones, aduana, control sanitario, etc. Obviamente, cada una de estas actividades y servicios cuenta con valores agregados en sus precios y también cuentan con personal que puede ser más o menos capacitado dependiendo de las tareas que realicen. Según las características de operación pueden llegar a instalarse algunos servicios especializados y según la cantidad de destinos, puede haber más o menos empresas que den el soporte necesario para realizar las operaciones.

Si un aeropuerto llega a ser más complejo y su infraestructura es más amplia que la necesaria para atender la demanda exclusiva de la ciudad donde este se inserta, entonces la infraestructura “ociosa” podría convertirse en un servicio de exportación.

Por un lado, pensemos que existen muchas personas que deben trasladarse por vía aérea alrededor del mundo y que en sus lugares de origen no cuentan con el servicio aéreo más directo y económico, pero que pueden tomar sus vuelos en cualquier otro aeropuerto realizando una conexión de vuelos. Por el otro, pensemos que hay muchos aeropuertos que desean que estos pasajeros realicen sus interconexiones en ellos. Si ambas situaciones se dan al mismo tiempo, entonces encontraremos una situación de exportación del servicio porque un pasajero estaría “pagando” por realizar su conexión en ese aeropuerto (que es foráneo al lugar de partida o arribo real del viaje) y dicha estación aérea estaría “cobrando” por un pasajero que no estaría necesariamente interesado en realizar una escala de conexión allí. Ahora bien, existen pocos aeropuertos donde el pasajero en tránsito debe pagar la tasa de embarque, mientras que en la mayoría de los aeropuertos el pasajero no debe pagar esta tasa y parecería que esta persona no “paga” nada y que el aeropuerto no “cobra” nada por realizar esta conexión.

Cuando un pasajero en tránsito llega a un aeropuerto, arriba en un vuelo que paga por sus derechos de control de aproximación, de aterrizaje, de estacionamiento y, en algunos casos, de uso de mangas telescópicas o de balizamiento. Luego su equipaje será trasladado por una máquina y/o un empleado del aeropuerto desde el avión en el que arribó hasta el avión con el que partirá. Después, llegará al *área estéril* del aeropuerto donde, si es afortunado, encontrará todo limpio (porque algún empleado estuvo limpiando para la comodidad de este y del resto de los pasajeros), irá al baño y se encontrará con jabones y demás artículos higiénicos, usará electricidad, estará cómodo por el sistema de climatización del lugar y se sentirá seguro por la presencia de personal de seguridad. Luego podrá, si lo prefiere, comprar alguna cosa en algunos de los negocios que se encuentran en el aeropuerto, los cuales se instalaron allí precisamente para lucrar con este pasajero y los demás (el número de empleados del comercio variará según la cantidad de personas que estén interesados en comprar alguna cosa). Quizá, también use los teléfonos públicos y seguramente que verá algunos de los tantos carteles publicitarios que fueron instalados allí para que él y el resto de los pasajeros lo vean y memoricen el anuncio o la marca de cierta empresa. Momentos después quizás tome un café o un refresco y por último, seguramente tendrá que sentarse en una sala de espera, hasta que por altoparlantes anuncien la partida de su próximo vuelo y

una chica bonita y sonriente vuelva a chequear su boleto antes de subir al avión. Cuando embarque al avión (que podría haber sido reparado o testeado en los talleres de mantenimiento, pero que seguramente fue aseado y cargado con gasolina), quizá nuevamente deba caminar por una manga telescópica que fue eficazmente colocada por un operario. Ya dentro del avión, volando hacia su próximo destino, el pasajero encontrará toallas limpias, nuevas bandejas de comidas, una nueva tripulación y auriculares recién empacados, todos cargados en el aeropuerto que le sirvió de escala.

Todo este potencial recorrido, efectuado por un pasajero en tránsito dentro un aeropuerto que utilizó como escala, se detalló alevosamente. La idea es concientizar y visualizar la cantidad de empleados y actividades que se activan con cada pasajero en tránsito. Si bien para un único pasajero en tránsito las ventajas son mínimas, cuando nos encontramos con algunos millones de pasajeros en tránsito las cifras de dinero alcanzan sumas multimillonarias y el número de empleados se incrementa exponencialmente. Por esta razón, al hablar de las ventajas de los aeropuertos que contienen algún *hub* de alguna empresa, se puede hablar de ventajas socioeconómicas. Ventajas socioeconómicas por la vinculación con el dinamismo comercial, por los niveles de empleo y por los servicios con altos valores agregados.

En el caso del subsistema Aeroparque-Ezeiza, no se puede afirmar que funcione un *hub* o un centro de conexión. El hecho de que cada aeropuerto cuente con una sola pista, restringe la capacidad de operaciones que en Aeroparque es de 20 movimientos por hora y en Ezeiza es de 15. Esto impide que varios vuelos lleguen y salgan dentro de un mismo intervalo temporal. Por lo tanto, la posibilidad de realizar vuelos de conexión entre destinos nacionales y entre destinos internacionales es restringida. La desagregación de los vuelos domésticos e internacionales en distintos aeropuertos, también desalienta la conexión entre este tipo de vuelos. La distancia que separa a ambos aeropuertos, más el costo del viaje que se debe realizar en taxis o en ómnibus privados y la inseguridad presente en el trayecto⁵⁰, desalientan cualquier tipo de conexión entre los vuelos de Aeroparque y Ezeiza. Por lo

⁵⁰ principalmente en los taxis que constituirían la tan difundida "mafia de los taxis" en ambos aeropuertos.

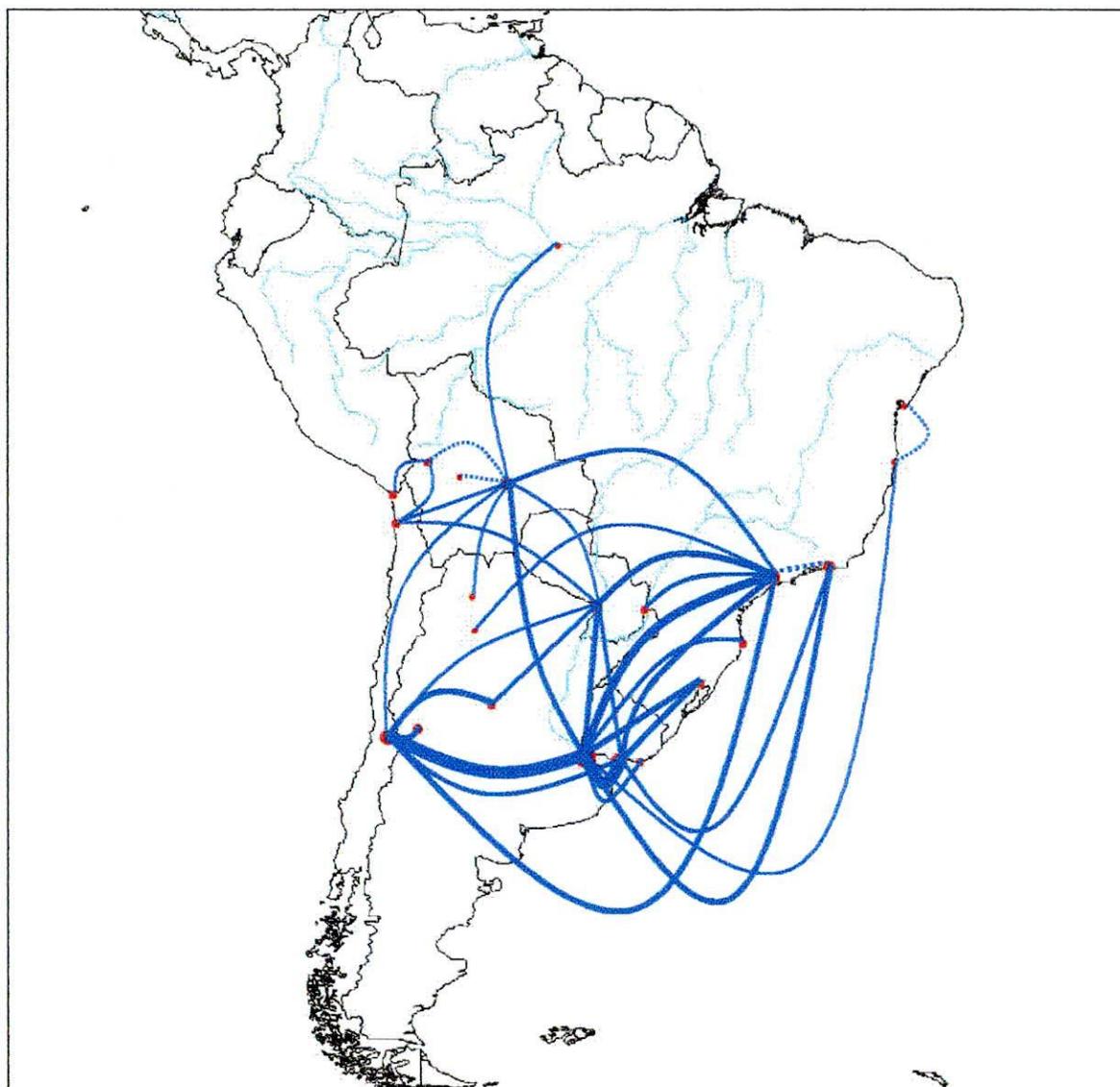
tanto, más que hablar de *hubs* en estos aeropuertos, es más correcto hablar de centros de operación y no de conexión.

En el Cono Sur, hay algunos aeropuertos que desarrollaron el papel de centro de conexión durante la década del noventa. Los dos aeropuertos que encarnaron estos papeles son los aeropuertos de San Pablo (Guarulhos) y Santiago (Arturo Benítez). El desarrollo de estos aeropuertos como centros de conexión dependió también de las empresas de esos países que abordaron grandes proyectos de ampliación como LanChile, Varig, VASP y TAM. Muchos pasajeros originarios de Buenos Aires y del interior han sido frecuentes pasajeros de tránsito de estos aeropuertos durante la década del noventa. Una de las causas que ha provocado esto es el proceso de achicamiento y vaciamiento de Aerolíneas Argentinas, como vimos en el punto 4.2.3. Las empresas de Chile y de Brasil son las que han captado mayormente el flujo de pasajeros de Buenos Aires, pero además, estas empresas captaron la demanda de las ciudades del interior (principalmente Córdoba, Mendoza y Rosario).

A pesar de todo, si bien los aeropuertos dedicados al mercado aerocomercial del SAMBA no se encuentran funcionando como centros de conexiones, tienen un gran potencial en la conexión de vuelos dentro del MERCOSUR. Es más, por la posición geográfica del Cono Sur a escala mundial, el negocio más redituable es la conexión entre vuelos regionales y la conexión entre vuelos regionales y vuelos internacionales.

Como se puede apreciar en el mapa 9, Buenos Aires es uno de los principales destinos de los vuelos que unen a las distintas ciudades del MERCOSUR y sus países asociados (Chile y Bolivia).

Mapa 9: Red de vuelos regionales del MERCOSUR (2002).

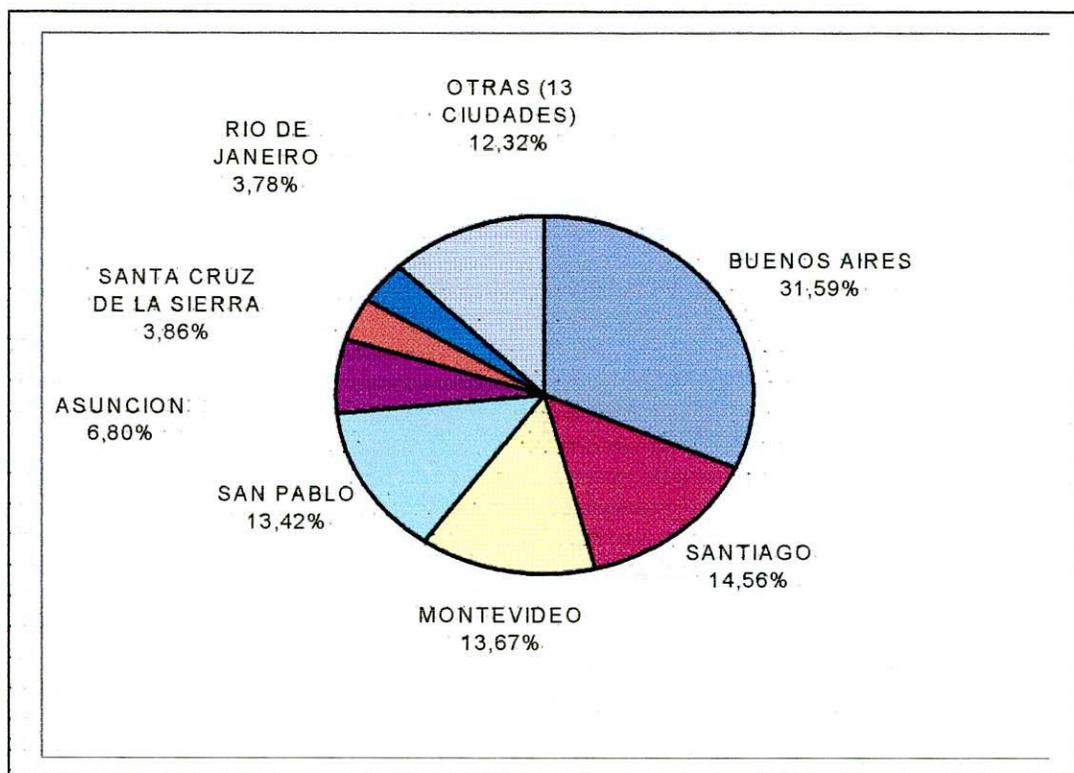


Fuente: Lipovich, G. (2002b).

A partir del gráfico 21, podemos afirmar que Buenos Aires es la plaza más importante de las frecuencias de los vuelos regulares regionales. Hay que destacar que la confección de este cuadro se basó en sumar el origen y también el destino de cada vuelo y después se realizó el cálculo de la participación relativa de cada ciudad. Por lo tanto, al tener cada vuelo dos destinos (uno de origen y otro de llegada) ningún aeropuerto puede tener una participación mayor al 50%. Por lo tanto, si bien Buenos Aires tiene una participación

relativa del 31,59%, también podemos agregar que el 63,18% de los vuelos regionales tienen como origen o como destino a Buenos Aires. Lo sorprendente, es que Buenos Aires llegó a estas cifras sin operar como centro de conexión. Como se puede ver a partir del mapa 9 y del gráfico 21, la potencialidad del SAMBA como centro de conexión es muy importante.

Gráfico 21: Concentración de los vuelos regionales del MERCOSUR por destino, participación relativa (2002).



Fuente: Lipovich, G. (2002b).

Capítulo 10

Transformaciones Futuras de Gran Porte

Generalidades

Desde 1990 hasta la actualidad, como vimos en los capítulos 6, 7 y 8, los aeropuertos y aeródromos del SAMBA han experimentado una serie de transformaciones de infraestructura, administrativas, económicas y otras ligadas al entorno metropolitano. Pero además, desde que la RMBA fue protagonista de un proceso de inserción de la economía global, se plantearon algunos proyectos que todavía no se han llevado a cabo.

Estos proyectos generados en este intervalo temporal parecen marcar el futuro del SAMBA. Algunos de los pequeños proyectos futuros planificados para los aeropuertos y aeródromos dedicados a la aviación general ya fueron enunciados en el capítulo 6. Sin embargo, ha quedado pendiente la descripción de los grandes proyectos de estos aeropuertos, especialmente del Aeropuerto de Don Torcuato y de San Fernando. En lo que respecta a los aeropuertos dedicados a la aviación aerocomercial, nos hemos explayado con los megaproyectos pautados para el Aeropuerto de Ezeiza, mientras que casi no se ha hablado del futuro del Aeroparque, un tema tan debatido durante los años noventa. Una definición sobre el futuro del Aeroparque influirá seguramente en el proceso de transformación, expansión y modernización de Ezeiza.

El objetivo central de este capítulo, por lo tanto, es presentar y analizar los grandes proyectos de infraestructura aeroportuaria planificados desde 1990 hasta la actualidad. Así, veremos algunos aspectos de la mudanza del Aeropuerto de Don Torcuato, la expansión del Aeropuerto de San Fernando y, principalmente, del futuro del Aeroparque.

10.1 Proyecto de mudanza del Aeropuerto Internacional de Don Torcuato a Escobar

Con el gran crecimiento que tuvieron a mediados de la década del noventa ciertas actividades de la aviación general, como la aviación particular, la ejecutiva y la corporativa, Don Torcuato fue el único aeropuerto dedicado a estas actividades que llegó a los niveles de saturación. Esta saturación no sólo se superó en la capacidad operativa de la pista, sino

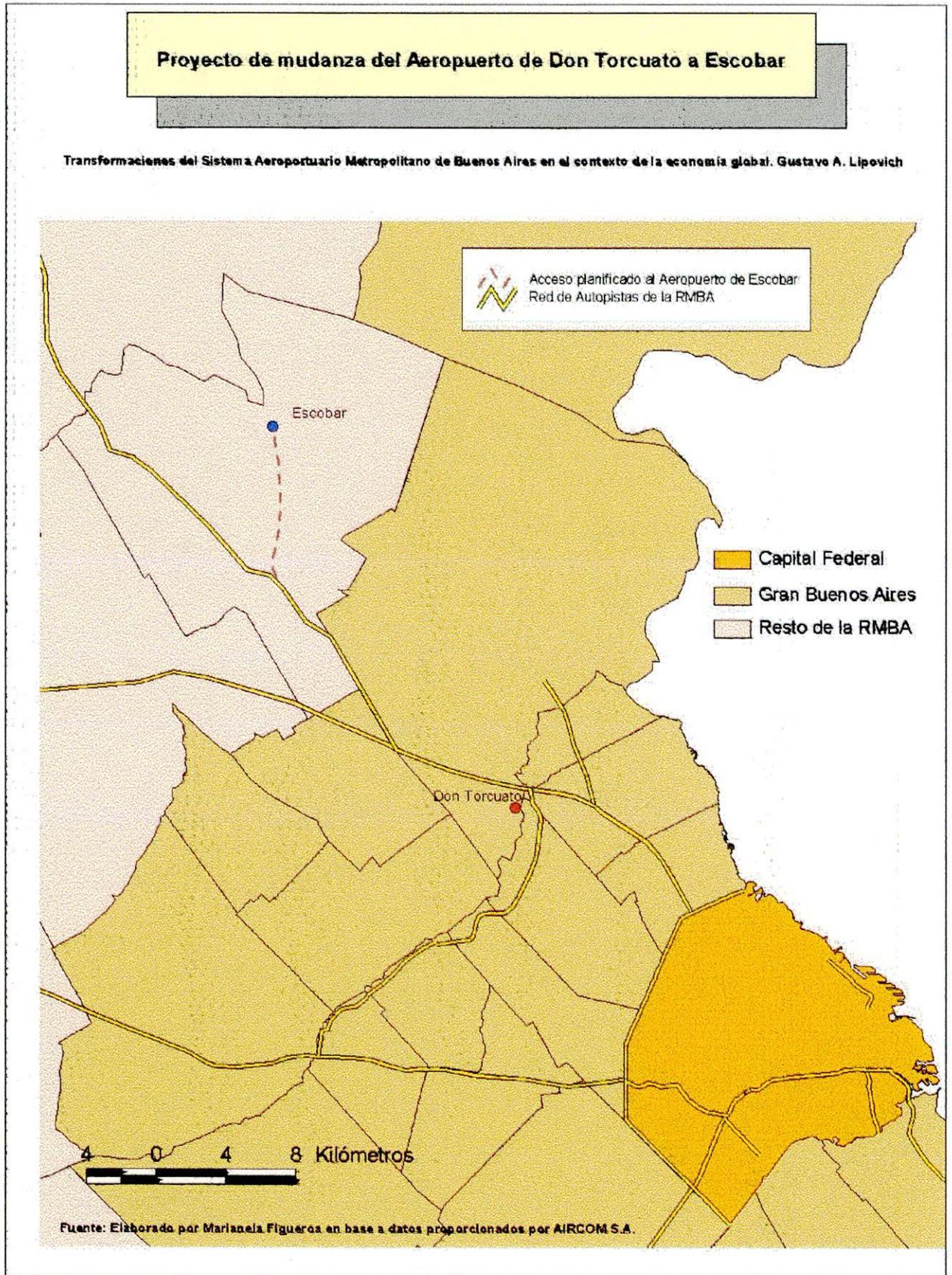
que también se llegó a un estado de ocupación total del predio con más de 200 hangares, 6 talleres de mantenimiento, un gran número de oficinas y otros tantos edificios.

Esta saturación estimuló la idea de buscar un predio más grande ya que algunos operadores y prestadores de servicios comenzaron a localizarse fuera de los límites del predio. Además, tampoco se puede ampliar más el predio actual ya que este se encuentra “encerrado” entre las vías del ex Ferrocarril General Belgrano, el Río Reconquista, el Acceso Norte y el Barrio Aviación.

Por estas razones, desde mediados de la década del noventa la empresa administradora del aeropuerto, AirCom S.A., empezó a preocuparse por la necesaria ampliación y consecuente mudanza del aeropuerto. Es así, como en el año 1997 la empresa dejó de realizar grandes inversiones (excepto las necesarias para mantener la actividad) y tiempo después compró un terreno en Escobar para mudar al aeropuerto. El predio de Escobar es mucho más grande que el actual. Este posee una superficie de 200 hectáreas, mientras que el terreno de Don Torcuato tiene sólo 88 hectáreas.

Luego de la compra del terreno, AirCom S.A. comenzó a confeccionar el plan maestro del futuro aeropuerto donde se detalla todo el diseño interior, las características de vuelo y del sistema de radioayuda y del impacto ambiental, entre otras cuestiones. El fin de la elaboración de este trabajo de consultoría, que costó cerca de 80.000 dólares, era presentarlo ante las autoridades del ORSNA para, por medio de su aceptación, conseguir la habilitación del nuevo emprendimiento. Efectivamente el estudio fue presentado al ORSNA que se tomó demasiado tiempo (según Ana Laplace, presidenta de AirCom S.A.) para aprobarlo y emitir la habilitación.

Mapa 10: Proyecto de mudanza del Aeropuerto de Don Torcuato a Escobar.



Mientras la habilitación se encontraba en trámite, AirCom S.A. tenía que conseguir un inversor que aportara los 20 millones de dólares que insumiría la construcción de toda la infraestructura y un comprador que quisiera hacerse cargo del predio de Don Torcuato. Algún tiempo le costó conseguir ambas cosas, pero finalmente fueron conseguidas en los comienzos del año 2000.

El futuro inversor sería un estadounidense que aportaría los 20 millones de dólares. El negocio se había cerrado de palabra con el aporte del dinero por parte del inversor y el aporte de la experiencia, sus relaciones con los distintos actores locales, su carpeta de clientes, el proyecto y la autorización y habilitación de las autoridades públicas competentes por parte de AirCom. Las ganancias serían distribuidas entre el inversor y AirCom S.A., con un porcentaje a determinar.

Respecto al futuro comprador del predio de Don Torcuato, Ana Laplace afirmó que era un inversor local que pensaba construir un complejo al “estilo Roland Garrós” de París. Este complejo contendría varias canchas de tenis, anfiteatros, cines, atracciones y un estacionamiento para 12.000 automóviles. La idea era también realizar recitales, conciertos y espectáculos, por lo que el comprador ya había mantenido reuniones con el empresario Daniel Grinbank. El proyecto global requeriría una inversión de casi 50 millones de dólares.

El proyecto del nuevo Aeropuerto de Escobar ya contaba con un inversor, un comprador y una habilitación que se encontraba demorada en el ORSNA. Después de mucho tiempo, durante la segunda semana de diciembre de 2001, el ORSNA aprobó la habilitación y autorizó la construcción del nuevo aeropuerto. El problema, según Ana Laplace fue que, a la semana siguiente, el gobierno de De La Rúa cayó en un contexto de revuelta popular. Luego, con el anuncio en el Congreso Nacional de Rodríguez Saa (presidente temporal) donde “expresó que iba a suspender el pago de los intereses de la deuda externa argentina y con todos los legisladores aplaudiendo de pié, la viabilidad del proyecto se estancó” continua argumentando Ana Laplace. El proyecto se paralizó, porque las imágenes del discurso de Rodríguez Saa fueron difundidas por todo el mundo y provocó el alejamiento

del inversor. Pero no sólo el inversor se abrió del negocio del Aeropuerto de Escobar, sino que el futuro comprador del predio de Don Torcuato también decidió no invertir en el país y terminó desarrollando el mismo proyecto en Brasil.

El proyecto del nuevo Aeropuerto de Escobar quedó varado, pero mencionemos algunas características de este. En primer lugar, podemos decir que habría más lugar para ser ocupado por hangares y edificios. En segundo lugar, el aeropuerto contaría con una única pista (con orientación 15/33) que sería más amplia que la actual. La nueva pista tendría un largo de 2.100 metros y un ancho de 45 metros. Por sus medidas, esta pista es exactamente similar a la del Aeroparque, o sea, en esta pista podrían operar aviones Boeing 737 (el avión comercial más usado en Argentina) y la aeronave crítica sería el Boeing 757 (el avión Tango-01). El aeropuerto además contaría con calles de rodaje de 23 metros de ancho.

En el plano administrativo, la idea de AirCom S.A. es incrementar los *ingresos aeronáuticos* y los *ingresos no aeronáuticos* en el nuevo emplazamiento de Escobar. En el plano aeronáutico, la idea es contar con más hangares y explotar el servicio de cargas aéreas en este aeropuerto con la posibilidad de integrar este aeropuerto al sistema intermodal Zárate-Campana. En lo que respecta a los *ingresos no aeronáuticos*, los planes consisten en alentar la instalación de oficinas y otras instalaciones. Es más, cuando desarrollaron el aeropuerto ya tenían el visto bueno de “Jumbo” para que esta empresa instale un hipermercado dentro del predio con una entrada independiente. También se construiría una autovía que uniría al nuevo aeropuerto con al Acceso Norte (ver mapa 10).

Lo concreto que se puede decir de este proyecto actualmente es que los terrenos del nuevo aeropuerto ya están comprados y que existe la habilitación y los permisos. Lo que falta es un nuevo inversor y un nuevo comprador. Ana Laplace asegura que estos aspectos van a ser difíciles de encontrar al corto plazo porque los inversores extranjeros no están invirtiendo en el país y los grandes inversores nacionales están invirtiendo en el exterior.

10.2 Proyecto de expansión del Aeropuerto Internacional de San Fernando

Como bien se aclaró a lo largo de este trabajo, el Aeropuerto de San Fernando es administrado por Aeropuertos Argentina 2000 S.A. desde fines de la década del noventa. Al igual que en el resto de los aeropuertos administrados por este consorcio y tal cual se especifica en el contrato de concesión aeroportuaria, San Fernando cuenta con un plan maestro donde se especifican las obras proyectadas durante la concesión.

En el plan maestro de San Fernando se incluye una pequeña ampliación de pocas hectáreas, con lo que este aeropuerto pasaría de contar con 190 hectáreas a casi 200 hectáreas. Las obras proyectadas incluyen una ampliación y ensanchamiento de la pista actual para llevarla a 2.100 metros de largo y 45 metros de ancho. Las dimensiones de la futura pista son idénticas a las del Aeroparque y a la del futuro Aeropuerto Internacional de Escobar. Además, se planea instalar un ILS sobre la cabecera 23. Este ILS permitirá ofrecer un mejor servicio a las operaciones ya que se podrán realizar maniobras de aterrizajes ante situaciones climáticamente adversas. Pero además, la instalación de este sistema permitiría la operación de vuelos regulares, ya que posibilitaría planificar una grilla de horarios de los servicios sin importar el factor meteorológico.

Los administradores de San Fernando, por otra parte, también desean incrementar sus *ingresos aeronáuticos* y los *ingresos no aeronáuticos*. En este aspecto, siguiendo al proyecto se realizó una reserva de terrenos para ser usados específicamente por actividades no aeronáuticas y piensan que se van a instalar más hangares, algunos de ellos pertenecientes a líneas aéreas.

Hay que recalcar que San Fernando ya recibió propuestas para que desde allí se realicen vuelos regulares de la empresa Aerovip hacia Punta del Este en aviones bimotor turbohélice. La estrategia de esta empresa se basa en ofrecer un servicio hacia esa ciudad balnearia desde un aeropuerto que se localice en el Corredor Norte de la RMBA, cerca de los barrios más caros del Gran Buenos Aires y de la zona donde se han establecido los

country clubs de mayor jerarquía. Sin embargo, hasta que San Fernando no cuente con un sistema de ILS, esta operación no es factible.

Si comparamos el proyecto de San Fernando con el de Escobar, veremos que los proyectos son similares. En ambos casos, los predios serían de 200 hectáreas, las pistas serían de 2.100 por 45 metros, estarían situados en el Corredor Norte e intentarían incrementar los *ingresos aeronáuticos* y los *ingresos no aeronáuticos*. Sin embargo, los dos proyectos se encuentran varados por problemas de financiamiento y en vez de aunar esfuerzos, cada empresa piensa llevar a cabo su propio proyecto. Se puede pensar que ambos proyectos se están preparando para sustituir los usos de elite actuales existentes en el Aeroparque.

10.3 Definición del futuro del Aeroparque Jorge Newbery

Sin lugar a dudas, la futura mudanza del Aeroparque es el proyecto que contó con más divulgación en los últimos años. Los medios masivos de comunicación han publicado en reiteradas ocasiones los detalles de los distintos proyectos, los intereses de los distintos actores y los pormenores de la discusión. Es más, este tema ha sido incluido en el ámbito científico-académico y ha sido tratado principalmente por ingenieros, arquitectos y urbanistas.

Los proyectos de mudanza del aeroparque surgieron a principios de la década del noventa. Si bien hasta la actualidad no hubo ningún tipo de acuerdo y el Aeroparque sigue funcionando en el mismo lugar de siempre, hay algunas ideas que quedaron flotando y que tarde o temprano volverán a ser requeridas para buscar una solución al problema del actual Aeroparque.

En este punto, la idea no es realizar un estudio muy detallado sobre cada una de las propuestas, ni realizar una lista de méritos de cada una de estas. La idea es realizar un simple esbozo de los principales rasgos de cada proyecto, haciendo hincapié en la discusión de la definición sobre el futuro del Aeroparque. De este modo, en primer lugar analizaremos las causas que llevaron a plantear un aeropuerto alternativo al actual. En

segundo lugar, mencionaremos los proyectos que contaron con más insistencia y apoyo. Por último, analizaremos el debate que hay alrededor del proyecto de la mudanza del Aeroparque, con lo que concluiremos el estudio sobre las transformaciones y proyectos de todo el Sistema Aeroportuario Metropolitano de Buenos Aires en el contexto de la economía global.

10.3.1 Principales factores de inoperabilidad del Aeroparque actual

Son muchas las causas por las cuales la operación en Aeroparque puede considerarse como inapropiada o no recomendada. Si bien algunas de estas causas se manifestaron desde hace tiempo, principalmente con la operación de los aviones a reacción y la inserción de los aviones de mediano fuselaje, la superación de los niveles de saturación de este aeropuerto son los que evidenciaron las falencias operativas. Con el desarrollo de la aviación aerocomercial de la década del noventa (la “década de oro” del mercado aerocomercial argentino), los medios masivos de comunicación y la opinión pública se han visto interesados en encontrar soluciones.

Las causas pueden ser divididas según sean falencias operativas, de seguridad, medioambientales o de estrategias aerocomerciales. A nivel operativo, las falencias son varias, por esa razón mencionaremos las más importantes. En primer lugar, las dimensiones de la pista no son las más apropiadas para las aeronaves que actualmente o potencialmente operan en Aeroparque. El largo de la pista condiciona la operación de algunas aeronaves fuera de las características meteorológicas óptimas. Por otra parte, el ancho de la pista también limita la operación de aeronaves más grandes que el Boeing 737, que son aviones que han podido tener una fuerte demanda para el mercado de cabotaje.

Además de la pista, las otras principales falencias operativas del Aeroparque son la plataforma y las calles de rodaje. Según Popik y Rivas (2001), “la plataforma se encuentra saturada en cuanto a su tamaño y es imposible su ampliación futura, limitando la cantidad y tamaño de las aeronaves, la operación de rampa y la maniobra tanto de las aeronaves como de los equipos de apoyo terrestre”. Por otra parte, las falencias de la calle de rodaje es que

esta no cumple con la distancia mínima de alejamiento del eje de pista. La franja de pista debe extenderse a 150 metros del eje de pista a los costados y en las cabeceras. Esta distancia no es cumplida casi en ningún sector del aeropuerto por la presencia de las calles de rodaje, de edificaciones y de la Avenida Costanera dentro de lo que tendría que ser la franja de pista. Estos aspectos obligan a que no se pueda operar de forma simultánea en la pista y en las calles de rodaje.

Se puede afirmar que el transporte aéreo es el medio de transporte más seguro. Sin embargo, por las características del transporte aéreo, los aspectos vinculados a la seguridad aérea deberían ser atendidos con mucha atención. En relación a la seguridad hay una gran lista de cosas para decir acerca del Aeroparque y su entorno. El principal problema es la presencia de obstáculos en las zonas aledañas al aeropuerto. Las altas torres residenciales localizadas al norte del Aeroparque son solo algunos de los obstáculos presentes. Se pueden mencionar otros como el restaurante Clo-Cló, las estaciones de servicio de la Avenida Costanera y Avenida Sarmiento (sobre la orientación de la pista), Parque Norte, Costa Salguero, los edificios de la Ciudad Universitaria, el edificio del ex Hospital Ferroviario y las grúas de más de 85 metros del Puerto Nuevo.

Si tenemos en cuenta que el 88% de los pocos accidentes aéreos se producen en el despegue o en el aterrizaje, veremos como todos los obstáculos recién mencionados se vuelven un arma letal tanto para las personas que se encuentran en el interior de la aeronave como para las personas que se encuentren en las infraestructuras o en la vía pública⁵¹.

De hecho, por seguridad además se reguló el área de espera de los aviones en vuelo antes de aterrizar y después de despegar. Esta área de espera se encuentra acotada al este del Aeroparque, sobre el Río de la Plata. Por esta razón, el número de aviones que pueden operar en un mismo momento es bajo en comparación con otros aeropuertos donde la espera se puede realizar a ambos costados de la pista.

⁵¹ Un desagradable momento se vivió en el accidente de LAPA del 31 de agosto de 1999, donde algunas de las personas que perecieron o se hirieron eran pasajeros y otros simplemente se encontraban en la vía pública. En lo personal, pienso que las características de seguridad del entorno del Aeroparque también deberían ser consideradas como culpables del accidente.

En lo que se refiere a las falencias medioambientales se puede mencionar principalmente a la polución sonora producida por el movimiento de las aeronaves. Dicha polución es muy intensa en las zonas residenciales densamente más pobladas y de mayores ingresos de la RMBA (y probablemente del país). Por esta razón, la operación nocturna en Aeroparque tiene muchas restricciones. Además, existen otros aspectos menores que se podrían mencionar sobre cuestiones medioambientales, como la ocupación de una gran franja de tierra sobre el Río de la Plata que le quita un bonito marco estético a los vecinos.

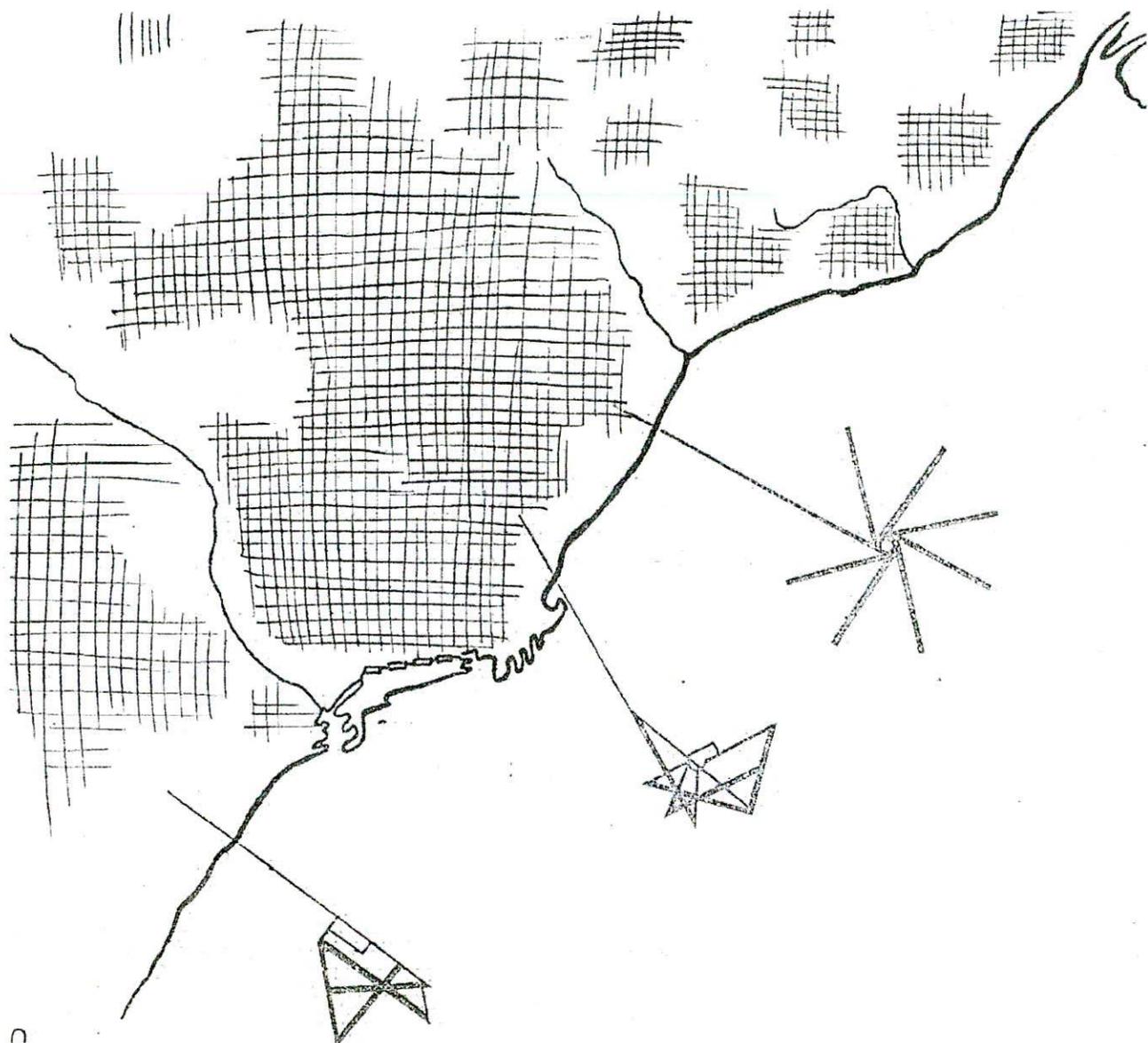
En el aspecto aerocomercial, se puede afirmar que el Aeroparque no permite un desarrollo de este mercado. La imposibilidad de ampliar la aeroestación, con la consecuente imposibilidad de aumentar el número de operaciones y el impedimento de instalar oficinas de las líneas aéreas y del resto de los operadores, bloquean el crecimiento del mercado aerocomercial. Es difícil pensar en el desarrollo empresarial dentro de un aeropuerto que no puede crecer y en el cual las operaciones tampoco pueden incrementarse. También se puede agregar que un aeropuerto que no puede ampliarse (como Aeroparque) o que puede ampliarse muy poco, es un aeropuerto que poco atraerá la instalación de algún *hub* de alguna empresa.

Todas las causas que fueron mencionadas recién, sólo son las más importantes y las que tomaron estado de conocimiento masivo, sin embargo hay que aclarar que existen algunas más. Si bien casi todas estas causas coexistieron con la operación aeronáutica de Aeroparque durante varios años, sólo fueron vistas como problemas por la población general con la saturación del aeropuerto y aún con más énfasis luego del accidente de LAPA. Es innegable que el Aeroparque debe ser cerrado y que sus operaciones deben ser trasladadas a otro lugar. Es por esta razón, que se presentaron a la opinión pública y a distintos especialistas algunos proyectos alternativos.

10.3.2 Principales proyectos aeroportuarios alternativos

Estos proyectos han sido muy numerosos y de distinta potencialidad. Entre ellos podemos mencionar al traslado del Aeroparque al Aeródromo de Morón, al Área Material Quilmes o

Infografía 6: Bocetos de Amancio Williams para la localización del aeropuerto de Buenos Aires.



Fuente: Williams, A. (1947).

El proyecto de construir un aeropuerto en una isla artificial localizada sobre el Río de la Plata data de varios años de antigüedad. Es más, antes de la construcción del Aeroparque actual, ya existían algunos bocetos del aeropuerto que necesitaba Buenos Aires. Los

trabajos de Le Corbusier y Amancio Williams publicados por la revista “La Arquitectura de Hoy” (1947), incluyen estos bocetos.

A pesar de la publicación de estos bocetos, en Buenos Aires se construyeron el Aeroparque y el Aeropuerto de Ezeiza. Sin embargo, la idea de construir una aeroisla fue retomada (según Aeroisla S.A., 1996) por el Plan Director de Buenos Aires concluido en 1960 y la D.I.G.I.D. en 1971. A mediados de la década del noventa, el proyecto de construir un aeropuerto en una isla artificial sobre el Río de la Plata volvió a ser tenido en cuenta ante el incremento de la demanda aerocomercial y la cercana saturación del Aeroparque de esos años.

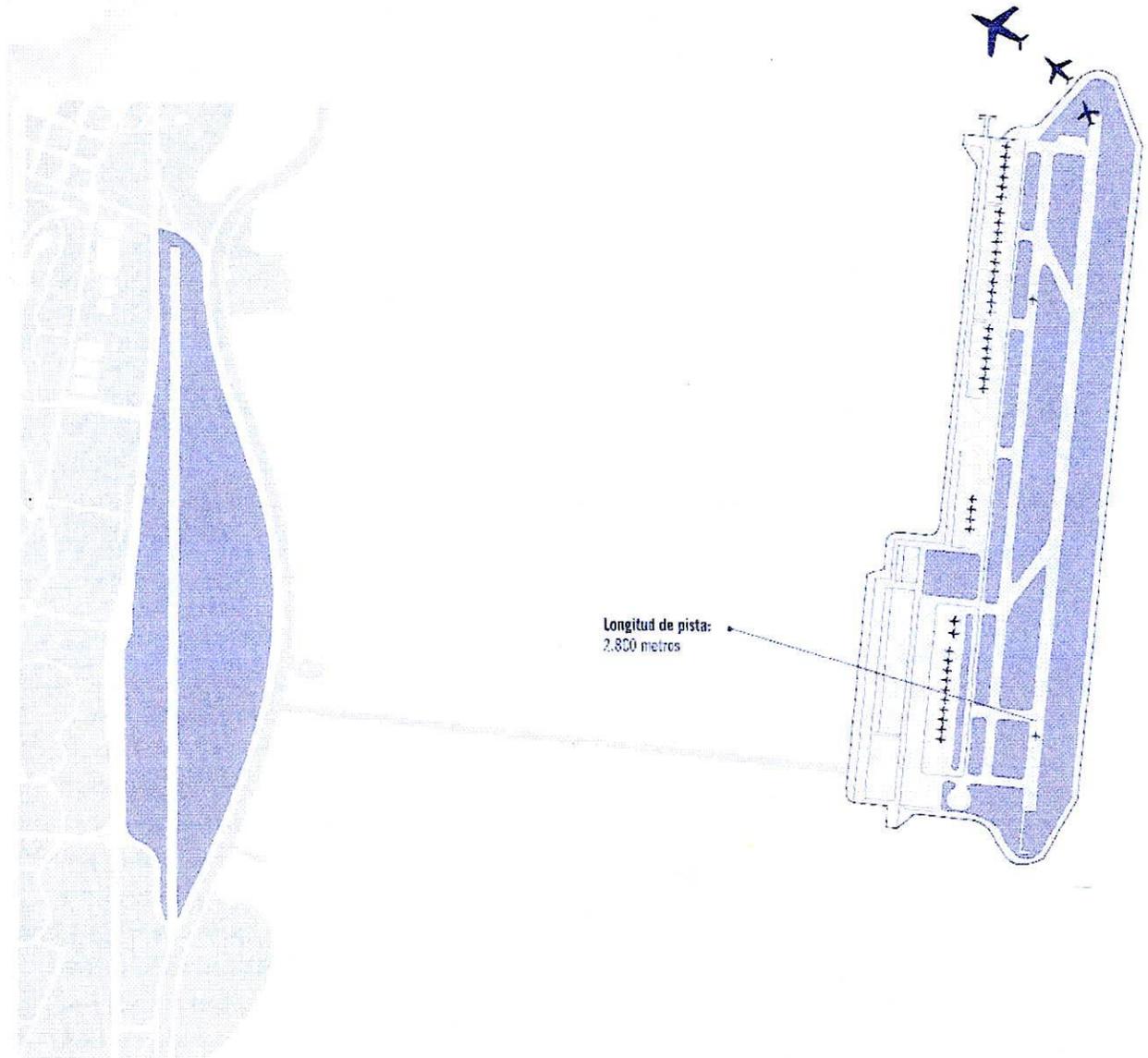
Este nuevo proyecto fue presentado por la empresa Aeroisla S.A. formada por Intmaco S.A., Copiga S.A. Consultora, Megápolis Consultora S.A., Profima Consultores S.A. y Lufthansa Consulting North America Company. El principal interlocutor entre esta sociedad anónima y el Estado fue el ingeniero Álvaro Alsogaray. El proyecto original presentado por Aeroisla S.A. fue blanco de muchas controversias que llevaron a que el proyecto se ganara una recepción muy negativa en la opinión pública.

Las principales características del proyecto se acotan a que la superficie de la isla artificial sería de 400 hectáreas, con una única pista de 3.500 metros de longitud. Esta isla estaría conectada a la ciudad por un viaducto de 6 carriles de 1.700 metros. En este aeropuerto podrían operar los vuelos que llegan y parten de Ezeiza además de las operaciones realizadas en Aeroparque. El Aeropuerto tendría una capacidad inicial de 12.000.000 de pasajeros anuales. Los costos de la obra ascenderían a 1.100 millones de dólares, 525 millones para construir la isla y el viaducto y otros 575 millones para construir la infraestructura aeroportuaria.

La mayor parte de las críticas se centraron en el financiamiento de las obras de este proyecto. Aeroisla S.A. pretendía financiar la construcción de este aeropuerto elevando las tasas por su uso y mediante la venta de un tercio del predio del actual Aeroparque. Esta decisión llevó a la sospecha sobre un negocio inmobiliario multimillonario por parte de este

consorcio y hasta se la acusó de centrar sus intereses en el negocio inmobiliario antes que en el aeroportuario.

Infografía 7: Proyecto actual de la aeroisla.

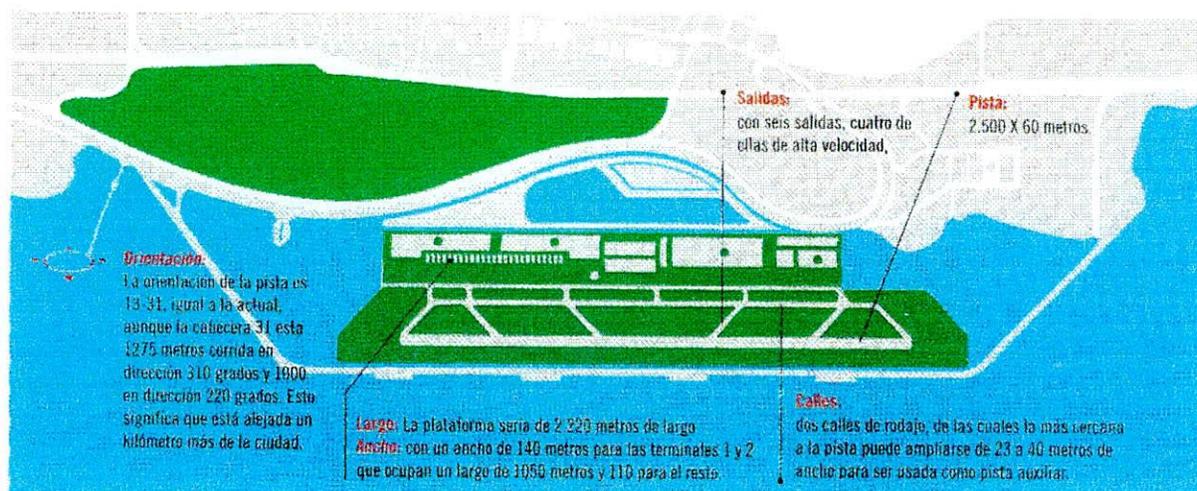


Fuente: Popik, L. y Rivas, S. (2001).

Luego, el proyecto de la isla artificial tuvo muchas variantes. En la actualidad, el proyecto definitivo de la isla artificial que se asentó con más solidez es un proyecto menos ambicioso que el presentado por Aeroisla S.A. a mediados de la década del noventa. Las características del proyecto más firme actualmente varían en algunas cuestiones con el recién mencionado. Hoy en día se habla de una isla de 250 hectáreas con una pista de 2.800 metros, lo que imposibilitaría la operación del total de los vuelos que hoy operan en Ezeiza. Respecto al viaducto que uniría a la ciudad con la isla no hubo variantes. En lo que respecta a los costos de construcción de la isla en esta última variante se puede afirmar que la obra insumiría casi 300 millones de dólares. Las obras vinculadas a aspectos aeroportuarios insumirían 140 para las instalaciones operativas y el resto dependería del tamaño, diseño y características de las edificaciones aeroportuarias. En este aspecto se puede decir que la última variante incluye una terminal de pasajeros con capacidad para 16 millones de pasajeros anuales.

Otro de los proyectos que actualmente cuentan con gran aceptación es la construcción del aeropuerto sobre un relleno costero en la Costanera Norte. Este proyecto fue presentado por el Estudio AFFZ (Amato-Ferluga-Ferluga-Zarategui) y generalmente es denominado como "aeropenínsula". Este proyecto incluye la construcción de una pista de 2.500 metros de largo por 60 metros de ancho. El resto de las principales características son similares al último proyecto de la aeroisla. El relleno de la aeropenínsula se haría por refulado, al igual que lo proyectado para la isla artificial. También se incluye la construcción de lagunas reguladoras y los montos de inversión necesarios son equivalentes a los de la aeroisla.

Infografía 8: Proyecto actual de la aeropenínsula.



Fuente: Popik, L. y Rivas, S. (2001).

Otro proyecto bastante aceptado es el aglutinamiento de todos los vuelos aerocomerciales (los de cabotaje y los internacionales) en el Aeropuerto de Ezeiza, mediante la ampliación de este aeropuerto y la construcción de un tren de alta velocidad que lo una con el centro de la ciudad. Este proyecto fue apoyado por Aeropuertos Argentina 2000 S.A. desde que se adjudicó la concesión de 32 aeropuertos del SNA.

Las características de este proyecto ya fueron mencionadas en el capítulo 8 y los principales aspectos son la construcción de una pista paralela a la 11/29 de 3.300 metros de largo y la ampliación de las terminales de pasajeros (ver infografía 1). El monto necesario para modernizar y ampliar al Aeropuerto de Ezeiza es de casi 1.100 millones de dólares.

Por último, la otra alternativa importante es la de mantener al Aeroparque tal cual se encuentra en el presente. Ya hablamos de esta variable en el comienzo de este capítulo y demostramos que sería lo más inadecuado pero sin embargo parece ser la mejor opción si tenemos en cuenta que hasta el día de hoy este aeropuerto sigue funcionando como si fuera eficiente.

Como se aclaró cuando se empezó a analizar el futuro de la infraestructura aeroportuaria dedicada a la operación aerocomercial, el objetivo no es dar un juicio de valor sobre los distintos proyectos. Sin embargo, veamos la tabla 39 que expresa las ventajas y desventajas de los principales proyectos para las variables operativas y de seguridad, ambientales y de infraestructura urbana.

Si bien existen y también se habló de muchos otros proyectos, la aeroisla, la aeropenínsula, la concentración de todos los vuelos en Ezeiza y el mantenimiento del Aeroparque actual son, hoy por hoy, las principales alternativas.

Tabla 39: Ventajas y desventajas de los principales proyectos sobre el futuro del Aeroparque.

Proyecto	Operativas y seguridad		Ambientales		Infraestructura urbana	
	Ventajas	Desventajas	Ventajas	Desventajas	Ventajas	Desventajas
Aeroisla	Aproximación y despegues totalmente sobre el río. Cumple con las recomendaciones de la OACI. No hay obstáculos en el cono de aproximación.	No tiene.	No hay polución sonora ni del aire que afecte la ciudad. Lagunas reguladoras para las inundaciones.	La sedimentación, si bien los proyectistas estiman que no será de gran importancia, puede afectar al río y las inundaciones en la ciudad.	Permite liberar los terrenos del Aeroparque para espacios verdes, y completar la autopista Illia. Mantiene la actual costanera y permite la realización de lagunas reguladoras. Posibilidad de ampliación.	Alto costo de inversión. Corta vista del río.
Aeropenínsula	Aproximación final sobre el río. Mayor margen de seguridad que en Aeroparque. Cumple con las recomendaciones de OACI pero con algunas limitaciones.	El puerto y la zona norte siguen dentro de los conos de aproximación. Obstáculos en los conos de aproximación como Ciudad Universitaria.	Menor posibilidad de problemas de sedimentación. Las lagunas reguladoras están más desarrolladas.	Impacto sonoro y del aire casi igual al actual. Posibles problemas de sedimentación.	Permite liberar los terrenos del Aeroparque para espacios verdes, y completar la autopista Illia. Mantiene la actual costanera, pero se haría una nueva. También permite la realización de lagunas compensadoras.	Alto costo. Solamente es posible ampliarlo con nuevos rellenos, para lo cual hay que rehacer la nueva costanera. Afecta la relación ciudadano-río.
Ezeiza	Cuatro pistas. Cumplen con las recomendaciones de la OACI.	Gran congestión del tráfico. Dependencia de un único aeropuerto.	Sin impacto sobre el río ni sobre el centro de la ciudad.	Mayor nivel de contaminación sonora y del aire en los barrios de los alrededores.	Menos costos de traslado. Permite liberar los terrenos del Aeroparque.	Implica la realización de obras de acceso y un tren rápido.
Aeroparque	No tiene.	Limitación por dimensiones, obstáculos, congestiones y construcciones aledañas.	Sin impacto mayor al actual.	Impacto sonoro y contaminación del aire.	Con pocas obras se lo puede adecuar, pero restringiendo su operación a la actual.	No tiene posibilidades de ampliación.

Fuente: Popik y Rivas (2001).

10.3.3 El debate sobre el futuro del Aeroparque

A mi modo de ver, lo más interesante del futuro del Aeroparque no se encuentra en la presentación y descripción de los distintos proyectos, sino en el debate y la toma de decisión para solucionar este problema.

Los ámbitos de debate y de decisión han sido muchos y muy variados. Desde mediados de la década del noventa hasta la actualidad no sólo se han presentado varios proyectos sino que también se ha debatido en escenarios muy diversos. Hoy en día podemos pensar que no se llegó a ninguna solución porque nada ha cambiado. Igualmente se pueden detallar los principales aspectos de las diversas discusiones acerca del futuro del Aeroparque.

En el año 1995 se originó la idea de construir la aeroisla. Este proyecto contó con el apoyo del presidente Menem que anunció la construcción de la isla artificial. Sin embargo, este presidente no contó con los apoyos políticos necesarios y tuvo que dar marcha atrás al proyecto.

Esta forma individual de tomar decisiones sobre el futuro del Aeroparque enfureció a más de uno. Por esta razón, en 1996 el Gobierno de la Ciudad decidió llevar la controversia de la situación dominial del Aeroparque a la justicia para garantizar que el futuro de este aeropuerto no dependa del Poder Ejecutivo Nacional. Es así como se inició una causa con el expediente número 28.559/96 caratulado “Ciudad Autónoma de Buenos Aires contra Estado Nacional – Estado Mayor de la Fuerza Aérea sin Proceso de Conocimiento”.

Al año siguiente, en 1997, el Poder Ejecutivo Nacional nuevamente decidió actuar de forma individual incluyendo al Aeroparque dentro del proceso de concesión aeroportuaria nacional. Pero lo importante de esto, en relación al debate sobre el futuro de este aeropuerto, es que en el pliego licitatorio se resolvió que el futuro adjudicatario debería responder al problema del Aeroparque y que también debía presentar un proyecto que de cuenta de esta solución. Por lo tanto, Aeropuertos Argentina 2000 S.A. presentó un plan para el Aeroparque que fue automáticamente incluido en el contrato, tal cual estaba

previsto. Este consorcio incluyó en el contrato que para el año 2005 cesarían las operaciones en Aeroparque y que todos los vuelos se concentrarían en Ezeiza. Además, y para contener a todos los vuelos en Ezeiza, Aeropuertos Argentina 2000 anunció un plan de obras de casi 1.100 millones de dólares en Ezeiza.

Después de la toma de posesión de los aeropuertos concesionados, este consorcio, que no sufrió de multas o castigos por haber incumplido severamente con el contrato, habría vuelta atrás con la idea de mudar al Aeroparque hacia Ezeiza. En este contexto, no haría falta invertir casi mil millones de dólares en Ezeiza y este consorcio se mostró a favor de que el Aeroparque continúe en el predio actual. Pero, la idea de que el Aeroparque debía mantenerse en su situación actual necesitaba ser reforzada. Es así como se pasó de un escenario donde la decisión iba a ser tomada por un grupo empresarial (ni siquiera una institución gubernamental) a un escenario más amplio.

Este escenario amplio tuvo lugar con la puesta en marcha de una serie de audiencias públicas donde cualquier ciudadano podía opinar al respecto. Estas audiencias tuvieron lugar en junio de 1999 y a pesar de que en estas no se llegó a una solución concreta, el presidente de la audiencia (Agustín Gordillo) concluyó que prevalecía el interés por dejarlo donde está actualmente. De a poco, el interés por mantener el Aeroparque bajo su configuración actual era compartido por los que pudieron acudir a las audiencias (entre ellos muchos usuarios), por Aeropuertos Argentina 2000, por las autoridades nacionales pertinentes que respondían a los intereses del concesionario y el Gobierno de la Ciudad que siempre quiso mantener al aeropuerto dentro de los límites de la ciudad y de ningún modo mudarlo a Ezeiza.

Este gran pacto político-social que había definido el futuro del Aeroparque se rompió dos meses después, el 31 de agosto 1999, luego del trágico accidente de LAPA. Con este accidente, se evidenciaron todas las falencias del actual Aeroparque, el Jefe de Gobierno Fernando De La Rúa anunció (con el guiño positivo del gobierno nacional) que el Aeroparque debía ser trasladado a Ezeiza en un lapso de tres meses. De forma repentina, lo sucedido en las audiencias perdió todo su supuesto valor y nuevamente se pretendió

respetar el contrato de concesión pero acortando los tiempos. Ante esta urgencia, los responsables de Aeropuertos Argentina 2000 afirmaron que era imposible que los vuelos se concentraran en Ezeiza para fines de 1999 por falta de infraestructura y afirmaron que esa concentración se podría realizar luego de dos años y medio.

Lo llamativo es que luego de todas estas corridas, sólo un par de meses después, el entonces presidente De La Rúa anunció que su postura era nuevamente mantener el Aeroparque en el predio actual. Estas nuevas declaraciones podrían haber surgido sólo porque en tres meses no hubo una nueva tragedia aérea en ese aeropuerto.

Para mantener esta reiterada posición habría que realizar otro pacto político-social. El costado social de este pacto sobre la definición del futuro del Aeroparque esta vez no estaría enmarcado dentro de las cuestionadas audiencias públicas, sino que iba a ser más amplio aún, para darle más peso al resultado de la nueva decisión de los vecinos. Por esta razón, el entonces ministro de infraestructura de la nación, Nicolás Gallo, anunció que en el acto electoral del 2000, donde se votaba para elegir Jefe de Gobierno en la Capital Federal, se incluiría un plebiscito para que los porteños decidieran el futuro del Aeroparque. Este plebiscito serviría únicamente para consensuar la decisión política de no trasladar al Aeroparque. El problema era ¿quién debía votar y quién no? Además, ¿por qué cientos de miles de porteños que no son usuarios del Aeroparque y no sufren sus externalidades debían votar y por qué el resto de los usuarios de la RMBA no debía votar?⁵²

Indudablemente, ante todos estos interrogantes, el plebiscito no avanzó. Sin embargo, la decisión de mantener el Aeroparque en su localización actual necesitaba ser reforzada. Así, Nicolás Gallo, a través de la resolución 53 del año 2000 creó una comisión interjurisdiccional (denominada informalmente como “comisión 53”) con la función de analizar la situación del Aeroparque, analizar los distintos proyectos alternativos y buscar la mejor solución. La “comisión 53” estuvo integrada por representantes de la Fuerza Aérea, la Secretaría de Transporte de la Nación, el Gobierno de la Ciudad y el ORSNA (que

⁵² Más específicamente, ¿por qué un vecino de Vicente López o de Olivos que se siente molesto por los ruidos emanados por los aviones, o que tiene miedo de que algún día un avión se le meta por la ventana del departamento, no debía votar?

supuestamente representa a los usuarios y no a Aeropuertos Argentina 2000 S.A.). La evaluación realizada por la “comisión 53” fue duramente criticada por su supuesta parcialidad y por los aspectos metodológicos utilizados. Por ejemplo, en la evaluación no se tuvieron en cuenta los aspectos de seguridad y también hubo quejas porque se evaluaron proyectos y no políticas aeroportuarias.

Tabla 40: Evaluación final de la “comisión 53” sobre el futuro del Aeroparque.

Ítems evaluados	Operatividad aeronáutica	Costo de inversión	Aspecto urbano	Aspecto ambiental	TOTAL
Puntaje máximo posible	1,8	1,8	1,2	1,2	6,0
Ampliación sobre relleno costero	1,77	1,07	0,88	0,62	4,34
Pista en isla artificial	1,56	0,86	1,10	0,59	4,09
Concentración en Ezeiza	1,31	1,02	0,96	0,71	4,00
Puerto y aeropuerto en isla artificial	1,46	0,59	1,15	0,57	3,76
Permanencia en predio actual	0,71	1,31	0,90	0,84	3,75

Fuente: ORSNA (2002).

Los resultados de esta evaluación afirmaron que la mejor alternativa para el traslado del Aeroparque es la construcción de la aeropenínsula. La segunda mejor alternativa es la de construir una aeroisla. Después de ambas alternativas, la concentración en Ezeiza sería la mejor.

Hay que aclarar nuevamente que los resultados arrojados por esta evaluación han sido criticados ya que el análisis poseería muchos puntos oscuros. Pero más allá de los resultados de las audiencias públicas o de estas evaluaciones que pretenden representar a gran parte de los actores con intereses, se pueden mencionar las preferencias de los distintos actores involucrados o con intereses respecto a la definición del futuro del Aeroparque.

Cuadro 14: Intereses y opiniones de distintos actores sobre el futuro del Aeroparque.

Actor	Posición
Pilotos	Quieren un aeropuerto alejado de la ciudad, para no tener limitaciones de ningún tipo en la operación
Aeropuertos Argentina 2000 S.A.	Está a favor de un gran <i>hub</i> en Ezeiza que concentre todas las operaciones aerocomerciales importantes y mantener, tal vez, el Aeroparque como aeropuerto para vuelos de baja densidad. Dicen que falta una política aerocomercial nacional.
Líneas Aéreas	LAPA, Southern Winds, Dinar y LAER prefieren la operación cerca de la ciudad por el tipo de rutas que operan, dado que la ubicación en Ezeiza generaría problemas a los usuarios para llegar. Además, puede generar demoras por la cantidad de operaciones, ya que operarían en conjunto vuelos de cabotaje e internacionales. Se oponen al traslado a Ezeiza y están a favor de su permanencia. También piden una política aerocomercial. Aerolíneas Argentinas se muestra a favor del traslado de las operaciones a Ezeiza porque les resulta más económico. De todas maneras si se cumplen los requisitos de operatividad en Aeroparque no se oponen a dejarlo donde está.
ORSNA	Afirma que debe haber más de un aeropuerto y el mejor lugar sería en las inmediaciones de Aeroparque. Está a favor del relleno costero. Falta una política aerocomercial para definir la función del Aeroparque.
Municipios del Conurbano	Apoyan el traslado a Ezeiza pero en el caso de Morón quieren discutir el tema regionalmente.
Usuarios	Quieren un aeropuerto que les quede cómodo para llegar y no aumentar los tiempos de viaje al tener que trasladarse desde el centro hasta el aeropuerto. Los usuarios tienen diferentes intereses en el tema, que son los siguientes: seguridad en las instalaciones, compañías y aviones; regularidad de los vuelos con itinerarios cortos y directos; proximidad y facilidad de acceso al aeropuerto en costo y tiempo; confort del vuelo (incluye al aeropuerto y sus servicios colaterales, el avión y la atención recibida). El perfil de los usuarios engloba a viajeros de negocios, turistas y despacho de mercaderías.
Vecinos	Les preocupa el impacto ambiental (ruido, contaminación del aire) y el sobrevuelo de viviendas. Tampoco quieren que se pierda la costanera.
Pluna	Se opone al traslado porque generaría una pérdida de la demanda del 20% por ser rutas cortas.
Uruguay	Se opone al traslado por razones jurídicas. Las rutas entre Montevideo y Buenos Aires o Punta del Este y Buenos Aires existen de acuerdo a tratados internacionales con rango institucional (responden a los intereses de Pluna).
IATA (International Air Transport Association)	Se mostró a favor de la ubicación actual del Aeroparque pero de acuerdo a las recomendaciones de la OACI.
Fuerza Aérea Argentina	Especifica que primero hay que establecer una política aerocomercial y definir para qué se quiere al Aeroparque. Después se puede plantear la ubicación en función de lo que se decida.
Enrique García Espil, Secretario de Planeamiento Urbano, GCBA	Hay que definir el futuro del Aeroparque en función del resto de la ciudad, incluyendo el área metropolitana. También deben hacerse los estudios necesarios para analizar las propuestas.
Abel Fatala, Secretario de Obras y Servicios Públicos, GCBA	Cualquier obra que se realice en el río debe hacerse en función de la prevención de las inundaciones.
Arq. Heriberto Allende, Consejo del Plan Urbano Ambiental, GCBA	El Aeroparque es una ventaja para la competitividad de la ciudad.
Diputado Héctor Polino, Consumidores Libres	Debe trasladarse a Ezeiza para respetar el contrato de concesión.
Ingeniero Carranza, Asociación Civil de Defensa del Pasajero y Usuario del Transporte	Crítica a la Comisión 53 y al ORSNA. No está a favor de ningún proyecto, aunque en la audiencia pública opinó que el proyecto de la aeroisla está por encima del relleno costero.
Centro Argentino de Ingenieros, Consejo Profesional de Ingeniería Civil, FADU (UBA), Facultad de Ingeniería (UBA)	Ante la consulta solicitada por el GCBA desaconsejaron seguir operando con el Aeroparque y mientras se encuentra una solución limitar sus operaciones. Sostienen que la ciudad necesita el aeropuerto y que la mejor solución es sobre el río a más de 800 metros de la costa.
Consejo Asesor de Planificación de Infraestructura	Se mostraron a favor de que la Capital Federal cuente con un aeropuerto y que este debe estar a más de 2000 metros de la costa.
Ingeniero Aeronáutico Rubén Cafaro, consultor especializado en aeropuertos	A favor de un aeropuerto sobre una isla artificial en el río. Está a favor de un aeropuerto en Capital Federal. Dice que el relleno costero es una solución parcial.
Jordi Borja, geógrafo y urbanista español	A favor de la concentración en Ezeiza. Afirma que se desarrollaría el sudoeste de la aglomeración con la instalación de actividades económicas.
Juan Manuel Borthagaray, arquitecto, presidente de la Fundación Urbanismo	A favor de la concentración de los vuelos del Aeroparque y de Ezeiza en el actual Aeródromo de Quilmes. Esto desarrollaría al sur de la aglomeración.
Bernardo Dujovne, Decano de la FADU (UBA)	Afirma que lo mejor es concentrar a todos los vuelos en Ezeiza.
Alfredo Garay, ex secretario de Planeamiento Urbano	Sostiene que lo mejor es mantener al Aeroparque donde está en la actualidad, pero realizando una ampliación de pista de 1,000 metros hacia el norte.

Fuente: Popik y Rivas (2001), Clarín (06/09/1999), Clarín (07/02/2000) y Clarín (08/05/2000).

Como se puede apreciar en el cuadro 14, algunos de los intereses se encuentran bien definidos mientras que otros no terminan de seleccionar alguna alternativa. Lo que se puede pasar en limpio de todos los intereses y opiniones de algunos académicos es que muchos eligen un proyecto y luego verán que se puede hacer con eso. Por ejemplo, el Gobierno de la Ciudad, durante la jefatura de De La Rúa y de Ibarra, ha sostenido siempre sus intenciones de que el aeropuerto se quede dentro de los límites de la ciudad pero con una visión acotada ya que en ningún momento hacen referencia a los propósitos de que ese aeropuerto exista.

Un grupo de actores se encuentra menos preocupado por los proyectos y más preocupado por definir una política aerocomercial antes que un proyecto aeroportuario. Es necesario conocer y estudiar qué es lo mejor para la RMBA en materia aeroportuaria y luego analizar qué proyecto se amolda a una política aerocomercial. El diseño de una política aerocomercial para los aeropuertos de Buenos Aires debe ser encarado a escala metropolitana y no a escala nacional. Igualmente, hay que recalcar que también hay una ausencia de una política aerocomercial nacional.

Las dificultades de generar políticas aerocomerciales se basan en la multiplicidad de entidades relacionadas con el ámbito aeronáutico con escaso vínculo y gran diferenciación de intereses. El hecho de que exista una institución responsable de la operación aeronáutica y el control aéreo (la Fuerza Aérea Argentina), otra dedicada al ámbito aeroportuario (el ORSNA) y otra con responsabilidades sobre el mercado aerocomercial (Subsecretaría de Transporte Aerocomercial) entorpecen la puesta en común para generar políticas aerocomerciales, lo cual sería facilitado si existe una sola institución que responda al ámbito aeronáutico. Además, habría que analizar las escalas de las políticas aerocomerciales. Buenos Aires puede tener diferentes políticas y estrategias particulares que difieran de las comunes para todo el país. De hecho, los aeropuertos de Buenos Aires han sido administrados por entidades nacionales que aplicaron estrategias extra metropolitanas que pudieron haber perjudicado al transporte aerocomercial de la RMBA. Es más, el actual administrador de los aeropuertos aerocomerciales de Buenos Aires, Aeropuertos Argentina 2000, piensa que existe una gran concentración de vuelos en

Buenos Aires y promueve políticas y estrategias para estimular, por ejemplo, los vuelos internacionales desde Córdoba. Esto evidencia no sólo la falta de políticas aerocomerciales (a nivel nacional), sino también la falta de políticas aerocomerciales de la RMBA.

Sin embargo, todavía se pueden generar políticas aerocomerciales metropolitanas y no es demasiado tarde. Es más, el decrecimiento de la demanda aerocomercial posterior a 1998 está dando tiempo que puede ser aprovechado para diseñar estas políticas. No hace falta esperar a que los aeropuertos se saturen nuevamente o a la próxima tragedia aérea y haya que salir corriendo a ver que solución se le da al mercado aerocomercial.

En el caso de las políticas aerocomerciales metropolitanas, hay algunas cuestiones pendientes que deben resolverse sobre el Aeroparque. Después de que estas sean aclaradas se van a poder diseñar políticas y estrategias aerocomerciales. En primer lugar, habría que contestar ¿de quién es el Aeroparque? ¿Quién debe y puede decidir sobre el futuro del Aeroparque?

Por otra parte, ¿puede o no puede operar actualmente el Aeroparque? Si no puede operar, ¿por qué está operando? Si puede operar pero de forma inapropiada, ¿por qué no hubo una disminución de operaciones aéreas?

Además se pueden agregar dos últimas preguntas, ¿por qué los particulares saben qué quieren acerca del futuro del Aeroparque y el Gobierno de la Ciudad solo sabe que quiere un aeropuerto dentro de la Capital Federal? y ¿cómo saber qué políticas aerocomerciales convienen para la RMBA, quién lo sabe o las conoce y quién las aplicaría?

Estas dos últimas cuestiones son muy difíciles de resolver. Personalmente pienso que para desarrollar una política aerocomercial y aeroportuaria metropolitana efectiva, primero hay que analizar la relación entre los aeropuertos y las metrópolis en general y luego la vinculación entre los aeropuertos del SAMBA y la RMBA.

Capítulo 11

Relación Aeropuerto – Ciudad

Relación SAMBA - RMBA

Introducción

Después de haber visto y analizado las diferentes transformaciones aeroportuarias y los variados proyectos que tuvieron lugar desde la década del noventa hasta la actualidad en la RMBA, surge la necesidad de comentar algunos aspectos de la relación entre los aeropuertos y las ciudades o áreas metropolitanas. De esta forma, este capítulo pretende mencionar algunos rasgos sobre este tema de forma introductoria.

11.1 Relación aeropuerto-ciudad

Como anteriormente se mencionó en el punto 1.1.4, el desarrollo del transporte aéreo estimuló el reemplazo de los campos de aviación a aeropuertos con cierta complejidad. Estos aeropuertos mantuvieron desde sus orígenes ciertas relaciones con las ciudades donde estos se localizaron, basadas en ventajas y desventajas.

Dos trabajos de mediados de la década del setenta pueden ser considerados como exponentes en el estudio de estas relaciones, el de Christiane Spill (1973) y el de Jean Labasse (1972). Ambos estudios se influenciaron en el desarrollo aerocomercial de la década del setenta enmarcados en la corriente geográfica regional francesa de esos tiempos.

El trabajo de Spill dimensiona la vinculación entre los aeropuertos y las ciudades tomando como base a las relaciones externas de un área urbana. Según esta autora, en los países desarrollados el transporte aéreo puede jugar un rol complementario de los transportes terrestres y participar en la elaboración de la organización espacial. Mientras que en los países subdesarrollados, el transporte aéreo puede paliar las carencias de infraestructura y ayudar a estructurar el espacio.

Además, agrega que el transporte aéreo permite que un área urbana cuente con un mayor grado de conectividad. Este incremento de conectividad de un área puede estimular el desarrollo turístico de distintos lugares.

Por otro lado, Jean Labasse se dedicó al estudio de la relación entre los aeropuertos y las ciudades pero centró su análisis en las ventajas comparativas surgidas al interior de las ciudades. Es así como afirmó que el transporte aéreo ayuda a moderar la jerarquía de las ciudades y de las áreas urbanas.

Además sostuvo que la presencia de uno o varios aeropuertos aporta una cantidad de empleos directos, indirectos e inducidos que puede variar según las características operativas del aeropuerto. También agregó que un aeropuerto requiere de una accesibilidad eficiente y que lo ideal sería establecer vínculos entre el centro de la ciudad y las infraestructuras aeroportuarias por medio de sistemas públicos de transporte.

En lo que respecta a los predios de los aeropuertos, recalcó que estos necesitan de grandes superficies de terreno dentro o cerca de las áreas urbanas donde además de que se instalen las infraestructuras que permiten la operación aeronáutica, se pueden ocupar con otras estructuras comerciales que tienen relación con el aeropuerto. Estos grandes predios cambiarían la morfología urbana al variar los usos del suelo y al comportarse estos como barreras para la expansión de la trama urbana.

Estos aspectos de la relación entre los aeropuertos y las ciudades han prevalecido hasta la actualidad. Sin embargo, el rol de la conectividad aérea y de su infraestructura ha cambiado dentro del hegemónico paradigma posfordista o de acumulación flexible. Al respecto, se puede afirmar que para algunos científicos sociales el transporte aéreo no es tan imprescindible dentro de la configuración de las áreas urbanas del último cuarto del siglo XX, mientras que otros opinan todo lo contrario.

Por ejemplo, Saskia Sassen realizó un análisis sobre las características de las ciudades influenciadas fuertemente por la inserción de la economía global. Si bien ella estudió los principales rasgos de las “ciudades globales” (Sassen, 1999), la importancia del transporte aéreo en estas fue omitida por completo. Solamente afirmó que el traslado por razones de negocios era crucial para el desarrollo del mercado de los servicios avanzados. Ante una entrevista particular que tuve con esta autora, ella afirmó que los aeropuertos y el transporte

aéreo son un elemento más entre muchos otros, que caracterizan a las ciudades globales. Además agregó que al estudiar estas ciudades, hubo muchos elementos a los que no se les prestó atención porque no se pueden estudiar todos los elementos característicos de la “ciudad global”.

En contraposición a esta opinión, Manuel Castells, que también analizó a las ciudades caracterizadas por la inserción de la economía global opina que los aeropuertos y el transporte aéreo juegan un rol más que importante para las “ciudades informacionales”. Es más, Castells (1999:340) afirma que las telecomunicaciones y las infraestructuras aeroportuarias sofisticadas son precondition para cualquier ciudad, para llegar a ser un sitio de producción de las nuevas instituciones financieras.

Igualmente, se puede decir que la importancia de poseer un aeropuerto o no y de sus características varía según la ciudad o la región. En algunos casos, el desarrollo aeroportuario de un lugar puede tener una importancia vital, mientras que en otros esta importancia puede minimizarse. Por ejemplo, la importancia de poseer un aeropuerto no es lo mismo para Cancún, Tahití, Anchorage, Singapur, Frankfurt o Atlanta que para Indianápolis, Barcelona, Rosario o Ciudad del Cabo. En algunos casos, los aeropuertos pueden significar el desarrollo de toda una ciudad o de una región y en otros puede significar simplemente la presencia de un modo de transporte más eficiente.

Sin embargo, para todos los casos se puede afirmar que los aeropuertos conforman una actividad que demanda numerosos puestos de empleo, que incluye en su interior actividades económicas y servicios de alto valor agregado, un factor de localización de estructuras y de inversiones y un factor de dinamismo de una determinada zona. Al variar la importancia de la operación de cada aeropuerto y al ser más complejas las actividades, estas características pueden variar de forma exponencial hasta conformar un verdadero tecnopolo con miles de empleados y con actividades de altísimo valor agregado. En algunos casos también pueden citarse como factor de localización, para el centro de negocios de una ciudad, de distintas actividades económicas y así incrementar el posicionamiento de una determinada metrópolis en el contexto actual de fuertes competencias urbanas.

11.2 Relación entre el Sistema Aeroportuario Metropolitano de Buenos Aires y la Región Metropolitana de Buenos Aires

Para introducirnos en el análisis de la relación entre el SAMBA y la RMBA, podemos tomar algunos aspectos de forma más definida y analizar esta relación basándonos en los rasgos económicos, políticos y urbanos (externos e internos a la RMBA).

Los rasgos económico-productivos de la relación entre los aeropuertos y la RMBA en el contexto de la economía global son centrales. Según Andrea Gutiérrez (1998:1), “el papel del transporte en la construcción del espacio capitalista, es viabilizar la concentración y especialización de actividades y la expansión territorial de la economía”. Así, el transporte en general juega un rol importante en la macroeconomía de la RMBA, pero el transporte aéreo se vuelve clave para desarrollar aceleraciones en el proceso de concentración del capital y estimula la inserción de la economía metropolitana en el mercado global. Dicha aceleración puede ser tomada en cuenta como un elemento central en el desenvolvimiento del mercado capitalista global que parece tener como consigna la anulación de la distancia por el tiempo.

Igualmente, según Carlos Martner (1995), esta anulación del espacio por el tiempo debe ser comprendida además como “la pérdida de importancia del elemento distancia frente al tiempo de acceso a los lugares y frente a las cualidades y calidades de espacios específicos que se insertan como nodos de redes territoriales amplias”. De esta forma podemos interpretar que los aeropuertos del SAMBA facilitan el acceso a la RMBA. O sea, el desarrollo de la economía global en la RMBA estimula al desarrollo aerocomercial y aeroportuario y viceversa.

Estos aeropuertos permiten la inserción de la economía metropolitana dentro del mercado global y proporcionan condiciones de equilibrio entre esta aglomeración urbana y el resto de las aglomeraciones del mundo. Si estos aeropuertos no existiesen, muy probablemente la economía metropolitana quedaría excluida del mercado global. Aunque al mismo tiempo, si la economía metropolitana no estimulara un desarrollo económico genuino, la presencia de

estos aeropuertos, lejos de estimular un escenario de equilibrio, incentivaría una intensificación de los desequilibrios actuales del mercado global.

Respecto a la vinculación política entre los aeropuertos del SAMBA y la RMBA encontramos mayores problemas. En primer lugar, sería correcto afirmar que no existe actualmente ningún tipo de vínculo político y administrativo entre los aeropuertos del SAMBA y la RMBA. Hoy en día, todas las políticas aeroportuarias y las instancias de decisión aerocomercial son totalmente ajenas a cualquier ámbito metropolitano de decisión política. Es más, los problemas de gobernabilidad propios de la RMBA (ver Coraggio, 1997a) infieren la dificultad de realizar una gestión aeroportuaria metropolitana. Este es un gran reto a superar por la aconsejable necesidad de encarar a la economía global por medio de políticas metropolitanas (ver Coraggio, 1997b). Frente al dinamismo y a las características de la economía global, lo mejor sería que la RMBA contara con los medios necesarios para encarar las políticas aeroportuarias y aerocomerciales que actualmente se encuentran en poder del gobierno nacional.

En cuanto a los aspectos estrictamente urbanos, en la vinculación entre el SAMBA y la RMBA pueden distinguirse aspectos externos e internos. Los aspectos externos están relacionados con el afianzamiento de la fertilidad urbana de la RMBA. Las características y la complejidad del subsistema aeroportuario aerocomercial pueden significar variaciones en la fertilidad urbana de esta región. Este es un rasgo importante si tenemos en cuenta que la RMBA tiene un gran poder de concentración de la dinámica económica. Por los orígenes de los procesos de formación de las economías nacionales latinoamericanas, Buenos Aires puede ser considerada como una “aglomeración metropolitana principal” ya que asumió el comando de los procesos de integración económica-territorial del espacio nacional y de la articulación con la economía mundial (ver De Mattos, 1997). Esta situación de comando de la RMBA estimula el desarrollo aeroportuario, por las características de las estrategias aerocomerciales aplicadas en el contexto de la economía global basadas en *hubs*, y este desarrollo se vincula directamente con los niveles de competitividad urbana de esta región.

Si analizamos los rasgos internos de la relación SAMBA-RMBA según los aspectos estrictamente urbanos, también se pueden enumerar algunas cuestiones. Los aeropuertos dedicados al mercado aerocomercial pueden ser considerados como parte de los archipiélagos urbanos y formarían parte de lo que Milton Santos (1990) denominó como red de verticalidades urbanas. Es más, según la complejidad del ámbito aeroportuario, estas aeroestaciones podrían conformar tecnopolos con la habilidad de concentrar actividades tecnológicas de alto valor agregado (ver Benko, 1991) que incidirían sobre el valor y los usos del suelo urbano en lugares marginales de la RMBA.

Sin embargo, actualmente no podría considerarse a los aeropuertos aerocomerciales de Buenos Aires como tecnopolos, ni se podría hacer ninguna especulación sobre el poder de atracción de actividades económicas de alto valor agregado en sus áreas de influencia. Si bien algunos de los proyectos mencionados para Ezeiza y para Aeroparque inferirían una aproximación hacia una mayor complejidad aeroportuaria, estos aún no se han ejecutado y parece lejano en el tiempo que esto se llegue a desarrollar. La mayor complejidad aeroportuaria quizás llegue con el crecimiento del número de pasajeros y de movimientos, y/o con el desarrollo de los *ingresos no aeronáuticos* que permitirían no depender de las fluctuaciones características del mercado aerocomercial. La unificación de las operaciones, sea donde sea, podrá estimular el crecimiento en el número de pasajeros, el incremento por exportación de servicio aeroportuario y de los *ingresos no aeronáuticos*.

Para eso es necesario contar con una gran superficie de terreno que pueda soportar este desarrollo. Ezeiza, por ejemplo cuenta con uno de los predios aeroportuarios más grandes del mundo. Inicialmente el predio de Ezeiza ocupaba 6.600 hectáreas, pero gran parte de esas tierras fueron utilizadas para construir estructuras con fines completamente ajenos a la actividad aeroportuaria. Hoy en día el predio sigue siendo muy grande, pero con una superficie que se redujo a 3.600 hectáreas.

En parte se puede afirmar que la ciudad tiene muy poca relación con sus aeropuertos y hasta se puede llegar a pensar que les da la espalda. Esta afirmación se basa en algunas particularidades del Aeropuerto de Ezeiza y del Aeroparque. Por ejemplo, en vez de

conservar las tierras del Aeropuerto de Ezeiza para desarrollar un *hub* y un tecnopolo que atraiga a diversas actividades económicas de alto valor agregado, las tierras fueron cedidas para construir el centro atómico, la autopista Ezeiza-Cañuelas, los grandes complejos carcelarios de hombres y de mujeres, las oficinas del Instituto Nacional del Agua y hasta un campo de entrenamiento del club de fútbol River Plate, entre otras cosas. Si tenemos en cuenta la tendencia de expansión en superficie de las actividades aeroportuarias de los aeropuertos más complejos del mundo, veremos que es una pena que se instalen en el predio de Ezeiza todas estas estructuras que, a excepción de la autopista Ezeiza-Cañuelas, podrían localizarse en cualquier otro lugar de la RMBA. Esta escasez de tierras para el uso aeroportuario es crítica en el Aeroparque.

Por otros motivos, también se puede decir que la ciudad también le da la espalda al Aeroparque aunque este se localice en un lugar privilegiado. Por ejemplo, pensemos que la mayoría de los usuarios del Aeroparque provienen principalmente del centro de la ciudad, del eje norte de la Capital Federal y del corredor norte del Gran Buenos Aires. Ahora bien, bordeando el Aeroparque se encuentra la trama del ex Ferrocarril General Belgrano que enlaza Retiro con distintas localidades del corredor norte y sin embargo no existe ninguna estación a la altura de este aeropuerto. O tomemos otro ejemplo: dentro del plan de ampliación de la red de subterráneos de Buenos Aires, no se incluyó la posibilidad de integrar al Aeroparque dentro de dicha red. Aclaremos que fácilmente se puede unir al Aeroparque con la estación Plaza Italia de la línea "D" con un trazo sobre la superficie o una trama aérea.

En ambos casos se demuestra que la relación entre la ciudad y los aeropuertos es muy pobre, no sólo porque las escasas políticas se tomen a nivel nacional en vez de a escala metropolitana, sino también porque las políticas aplicadas al entorno de dichos aeropuertos son totalmente ineficientes. Me refiero por ejemplo, a la habilitación por parte del Gobierno de la Ciudad del funcionamiento de dos estaciones de servicio en la trayectoria de la pista del Aeroparque, o a la instalación de una parada de colectivo justo en dicha trayectoria cuando sobra lugar para instalar esta parada. También se podría agregar que dentro del proyecto multimodal Retiro-Puerto-Aeroparque diseñado en el Plan Urbano Ambiental

(Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires - Consejo del Plan Urbano Ambiental, 2000), parecería que no tuvieron en cuenta que la mayor parte de las cargas manipuladas en el Aeroparque son cargas de paquetería que se trasladan en camionetas y no en camiones y que por las características edilicias y operativas es imposible que el tipo de carga varíe.

Por otra parte, las relaciones entre los aeropuertos del SAMBA y las zonas colindantes con estos son nulas. Las únicas estructuras urbanas localizadas cerca de los aeropuertos con algún tipo de vinculación con ellos sólo se pueden encontrar en Don Torcuato y en Ezeiza. En Don Torcuato existen algunas empresas dedicadas a diferentes cuestiones de la aviación general que se instalaron fuera de los límites del predio por el agotamiento de tierras libres en dicho aeropuerto. En Ezeiza, sólo se puede mencionar al depósito de la empresa Interbaires S.A., empresa que maneja las tiendas libres de impuestos "Duty Free". Por otro lado, según Gustavo Cerda Míguez (representante comercial de EDCADASSA), las grandes estructuras de logística integral localizadas en el partido de Esteban Echeverría (Román, Coto, entre otras) no tienen ningún tipo de relación con el Aeropuerto de Ezeiza.

Por lo tanto, la relación entre los aeropuertos del SAMBA y la RMBA en el aspecto estrictamente urbano son muy pobres. De hecho, esta relación se acota a los rasgos obvios y tradicionales caracterizados por la oferta de conectividad, por los puestos de trabajo (tanto en Ezeiza como en el Aeroparque hay actualmente 11.000 empleados en cada uno) y por la instalación de algunas actividades dentro de los límites de los aeropuertos. Hay que aclarar que estos aeropuertos se vuelven complejos, sólo con el estímulo de incrementar los ingresos de las empresas aeroportuarias que tienen objetivos lucrativos. Si bien con la inserción de la economía global en la RMBA durante la década del noventa se logró orientar a los aeropuertos como empresas y se proyectaron obras aeroportuarias de complejidad (que fueron ejecutadas de forma bastante parcial), la relación entre los aeropuertos del SAMBA y la ciudad se mantuvo como si nada hubiese pasado en materia aeroportuaria desde 1990.

El tratamiento del tema de la relación aeropuerto-ciudad para el caso de Buenos Aires en este trabajo, pretende ocupar un lugar que puede ser considerado como introductorio y que

no llega a estar suficientemente desarrollado en este capítulo. Sin lugar a dudas, este tema deja muchos interrogantes por resolver. Entre ellos nos podemos preguntar, ¿cuál es el rol del Aeroparque para la ciudad?, ¿cuál es el de Ezeiza?, ¿por qué ambos aeropuertos se originaron con los mismos roles que mantienen en la actualidad?, ¿por qué se mantuvieron esos roles, a pesar de los profundos cambios experimentados en el mercado aerocomercial durante los últimos 50 años?, ¿se pueden seguir proyectando obras sin conocer esos roles y sin planificar qué usos y características queremos para nuestros aeropuertos?, ¿estos futuros roles deben ser determinados por el gobierno nacional o por una autoridad metropolitana?, ¿cómo se llega a un acuerdo para proyectar el uso de los aeropuertos a escala metropolitana?, ¿por qué Aeropuertos Argentina 2000 S.A. continúa administrando los aeropuertos cuando su comportamiento fue el de incumplir el contrato de concesión?, ¿qué poder tendría una autoridad metropolitana para suspender el contrato de concesión elaborado a nivel nacional por 30 años?

La respuesta a estas y otras preguntas exceden todos los objetivos del presente trabajo, pero creo que conocer el dinamismo y algunos detalles del Sistema Aeroportuario Metropolitano de Buenos Aires característicos del período 1990-2003, puede considerarse como el puntapié inicial de muchas otras cuestiones relacionadas con los aeropuertos de Buenos Aires que muy pocas veces fueron analizadas imparcialmente.

Conclusiones de la Tercera Parte

CONCLUSIONES DE LA TERCERA PARTE

Al analizar la operación aerocomercial de los aeropuertos del SAMBA –específicamente de Ezeiza y del Aeroparque- se puede afirmar que existe un subsistema con una operación aerocomercial basada en una complementariedad aeroportuaria. Esta complementariedad, inédita en el mundo, reduce firmemente la posibilidad de exportar el servicio aeroportuario aerocomercial del SAMBA al impedir la operación a partir de *hubs* aéreos.

Esta complementariedad surgida en base a antiguos objetivos aerocomerciales generados a escala nacional, se volvió obsoleta con el afianzamiento de la economía global, el escenario de competición entre regiones, la búsqueda constante por incrementar los niveles de competitividad urbana, el desarrollo de bloques internacionales –como el MERCOSUR- y la aparición en el mercado aerocomercial regional de los *vuelos subregionales*. Este hecho colaboró con el crecimiento ininterrumpido de las frecuencias internacionales de algunas ciudades del interior y con el fortalecimiento de la operación en ciertos aeropuertos de países limítrofes a pesar de la potencialidad del SAMBA dentro del marco regional. Podemos afirmar que este es uno de los grandes retos a futuro del subsistema aerocomercial metropolitano de Buenos Aires.

Sin embargo, si vemos los distintos proyectos deliberados para la necesaria mudanza del Aeroparque porteño, podemos verificar que este debate se ha dirigido con una ausencia absoluta de una estrategia aeroportuaria metropolitana. De hecho, gran parte del debate acerca del futuro del Aeroparque se desarrolló a partir de intentos de imposiciones autoritarias y unipersonales carentes de políticas aerocomerciales o aeroportuarias de ninguna índole.

Esto necesariamente debe llevar a intentar construir estrategias aeroportuarias y aerocomerciales basadas en ventajas y desventajas para la RMBA, previo estudio de las relaciones pasadas, presentes y deseadas entre la RMBA y el SAMBA.

De aquí surgen variados y numerosos interrogantes acerca de esta relación que podrán ser estudiados a futuro, aprovechando el decrecimiento momentáneo del nivel de demanda aerocomercial que ha tenido lugar desde 1998 y que apaciguó momentáneamente la necesidad de mudar el Aeroparque de forma urgente sin seguir ninguna estrategia. Se puede decir que tenemos un intervalo más de tiempo para pensar y promover políticas aerocomerciales y estrategias aeroportuarias metropolitanas antes de que una solución de urgencia le impida a la RMBA contar con un Sistema Aeroportuario Metropolitano eficiente y a la altura de las características que fue tomando el mercado aerocomercial en el contexto de la economía global.

Conclusiones

CONCLUSIONES

La evolución del Sistema Aeroportuario Metropolitano de Buenos Aires ha sido fuertemente desproporcionada desde 1990 hasta la actualidad. Existieron profundas diferencias en el desarrollo de los aeropuertos dedicados a la aviación general, los dedicados a la aviación militar y los orientados a satisfacer la demanda del mercado aerocomercial.

Las transformaciones de los aeropuertos dedicados a la aviación general respondieron en gran parte a las variaciones de esta actividad dentro del contexto de la economía global. El cambio del rol del Estado, que pasó a jugar un débil papel de mediador entre la sociedad y el mercado, sentenció el desarrollo de gran parte de los aeropuertos dedicados a la aviación general. La suspensión de los subsidios otorgados por la Fuerza Aérea para desarrollar la aviación deportiva y recreativa, produjo serios inconvenientes de viabilidad económica de un gran número de aeródromos administrados por asociaciones civiles sin fines de lucro. Esto alentó la práctica de actividades económicas ilegales dentro del ámbito aeronáutico que justifica que las obras de infraestructura más importantes que tuvieron lugar desde 1994 en estos aeródromos se hayan acotado a la instalación de sistemas de balizamiento que permitan la operación nocturna de aeronaves.

Estos aeródromos gestionados sin objetivos lucrativos se han convertido durante esta década en infraestructuras aeroportuarias casi abandonadas y casi obsoletas. Además, llegaron a ser durante este período, aeródromos con bajos niveles de actividad a pesar de su excelente accesibilidad a partir del desarrollo de la red de autopistas de la RMBA.

Los aeropuertos dedicados a la aviación general administrados por entidades públicas también sufrieron un decrecimiento importante en el número de operaciones. Sin embargo, la viabilidad económica de estas infraestructuras se encuentra garantizada por las partidas de los fondos públicos. Esta distorsión entre el nivel de operatividad y la sustentabilidad económica, llevó a que estos aeródromos sean los que poseen el menor nivel de actividad del SAMBA y que cuenten con un exceso de empleados. Dentro de la lógica de la inserción

en la economía global, estas administraciones no deberían haber permanecido al frente de los aeródromos, pero constituirían potenciales infraestructuras a ser administradas por algún concesionario privado en el caso de que estos recuperen su rentabilidad.

Sin lugar a dudas, la inserción en la economía global de la RMBA favoreció enormemente a los aeropuertos dedicados a la aviación general gestionados con fines lucrativos (Don Torcuato, San Fernando y General Rodríguez). Estos tres aeropuertos fueron los más dinámicos respecto al nivel y calidad de las transformaciones administrativas y de infraestructura. Sólo estos aeropuertos llegaron a concentrar, con respecto al resto de los aeródromos dedicados a la aviación general del SAMBA, el 52% de los talleres de mantenimiento, el 83% de los hangares, más del 51% de las aeronaves utilizadas para la formación de pilotos privados, el 100% de las aeronaves usadas para la formación de pilotos comerciales, el 89% del total de aeronaves particulares, el 83% del total de la flota aérea y poco más del 95% de los empleados. De las obras realizadas desde 1990 podemos afirmar que por ejemplo estos tres aeródromos concentraron al 87% de los nuevos hangares, son los que más invirtieron y los que incorporaron servicios más avanzados y diversificados. Si bien, la actividad en estos aeropuertos declinó a partir del año 1998 (al compás de la economía metropolitana y nacional), estos aeropuertos llegaron a planificar complejos proyectos de expansión como la construcción del Aeropuerto Internacional de Escobar y la ampliación y modernización de San Fernando.

En cuanto a los aeropuertos dedicados a la aviación militar, podemos afirmar que con el proceso de achicamiento del Estado y el contexto pacífico con los países limítrofes (que posibilita el normal desarrollo económico en el Cono Sur) aquellos han variado algunos rasgos. La operación ya no se centró en prácticas y entrenamiento de vuelo, sino que se limitó a paliar las necesidades de transporte propias de las ayudas humanitarias. Por la reducción presupuestaria de la Fuerza Aérea el número de operaciones se fue reduciendo al pasar la década del noventa, lo que produjo un “parate” casi total en la transformación y modernización de estas infraestructuras.

Desde 1970, a escala planetaria, el mercado aerocomercial de pasajeros y de cargas ha experimentado un gran crecimiento. Este crecimiento se originó por la funcionalidad de la economía global al transporte aéreo y viceversa. Además, el crecimiento del mercado aerocomercial estimuló el proceso de complejidad aeroportuaria de las infraestructuras dedicadas a servir a este mercado. Los aeropuertos del SAMBA dedicados principalmente a la aviación comercial se encontraban atrasadas y casi obsoletas al inicio de la década del noventa. Por esta razón, el Estado decidió iniciar un proceso de transformación y modernización aeroportuaria, a fines de los noventa, que lleve a adoptar las nuevas y complejas características aeroportuarias tan difundidas alrededor del mundo. En un contexto de afianzamiento de políticas neoliberales, el Estado decidió llevar a cabo la transformación y modernización aeroportuaria bajo la administración del capital privado, a partir del multipolémico proceso nacional de concesión aeroportuaria.

A partir de esta decisión, el consorcio Aeropuertos Argentina 2000 S.A. se hizo cargo de la gestión del Aeroparque y de Ezeiza, entre otros aeropuertos del país. La transformación de ambos aeropuertos debía realizarse bajo un riguroso plan de obras aeroportuarias que no fue respetado en lo más mínimo por el concesionario. Igualmente, en Ezeiza se invirtieron casi 300 millones de dólares, lo que permitió la construcción del moderno hall de partidas de la Terminal A de este aeropuerto. Por otro lado, en Aeroparque se invirtieron poco más de 150 millones de dólares, para remodelar entre otras cosas, las terminales A y B. Sin embargo, hay que destacar que existieron un sinnúmero de obras pautadas y proyectadas que nunca se llevaron a cabo y que de haberse concretado, hubiesen permitido al SAMBA contar hoy con una compleja infraestructura comparable con cualquier aeropuerto del exterior.

Las transformaciones en Aeroparque y en Ezeiza no se acotaron a las obras construidas y proyectadas durante este período. En el ámbito administrativo, podemos afirmar que, por primera vez, los aeropuertos dedicados a la aviación comercial del SAMBA han sido gestionados bajo una concepción de empresa aeroportuaria. También, el inicio de la implementación de la práctica del marketing aeroportuario marcó un proceso inédito en la RMBA y en el país.

Por otro lado, los aeropuertos dedicados a la aviación comercial del SAMBA constituyeron desde 1991 un subsistema aeroportuario basado en la complementariedad operativa. Es así como en Aeroparque se centraron los vuelos de cabotaje y en Ezeiza los internacionales. Este tipo de complementariedad aeroportuaria conforma un caso excepcional a nivel mundial. Lo importante de este rasgo, es que su funcionalidad es la menos apropiada si tenemos en cuenta las morfologías de las redes de vuelos características del mercado aerocomercial en el contexto de la economía global (basadas en la operación a partir de *hubs* y *spokes*). Así, estos aeropuertos pueden ser catalogados como centros de distribución y no como centros de conexión de vuelos, lo cual permitiría una exportación real del servicio aeroportuario. Si bien Buenos Aires no pudo exportar su servicio aeroportuario, otras ciudades del Cono Sur como San Pablo y Santiago, si han sabido sacar provecho de este negocio, incluso captando la demanda de los pasajeros del interior de la Argentina y de gran parte de los pasajeros originarios de la RMBA.

En el futuro, la situación podría cambiar, a partir de la necesidad de mudar y clausurar al Aeroparque. Es destacable que la mudanza del Aeroparque no se planteó por la ventaja de exportar el servicio aeroportuario de Buenos Aires, sino por una serie de causas que restringieron la operación segura, confiable y numerosa en ese aeropuerto. Igualmente, estas causas podrían desembocar en la generación de una compleja infraestructura aeroportuaria con capacidad para exportar su servicio y originar un polo de atracción de actividades económicas de alto valor agregado.

Varios proyectos aeroportuarios han sido divulgados y tienen chances de ser aprobados para la mudanza del Aeroparque. Sin embargo, lo más raro es que estos proyectos se planearon sin tener en cuenta ningún tipo de política aeroportuaria a ser aplicada en la RMBA, sino que pretenden ser llevados a cabo y en un momento posterior, ver como se pueden enmarcar las nuevas infraestructuras dentro de un proyecto político aerocomercial. Por lo tanto, si bien lo más ventajoso en términos socioeconómicos y territoriales es aglutinar todos los vuelos en un mismo aeropuerto (mientras quepan), todavía habría que formular políticas aerocomerciales, pero no en el ámbito nacional, sino en un ámbito metropolitano.

La estructuración económico-territorial metropolitana parecería ser responsabilidad de las instituciones metropolitanas de gestión dentro del contexto de la economía global y de la competitividad urbana. De esta forma, el punto previo para generar políticas aerocomerciales, aeronáuticas y aeroportuarias en un ámbito metropolitano, es estudiar a fondo la relación entre los aeropuertos del SAMBA y la RMBA. En un principio, podemos afirmar que la relación entre el SAMBA y la RMBA es casi nula en todas sus variables (políticas, administrativas y urbanísticas).

En suma y para finalizar, podemos afirmar que las transformaciones del SAMBA en el contexto de la economía global se han plasmado de forma desorganizada, sin planificación, sin una base de investigaciones objetivas, de forma autoritaria, descomprometida y mezquina, con muchas falencias, no genuina e ilegal. Pero, al mismo tiempo, los aeropuertos del SAMBA {experimentaron un proceso de moderada transformación y una modernización parcial que posibilitaron la existencia de un SAMBA bastante diferente al que existía en tiempos anteriores a la década del noventa.

Bibliografía

BIBLIOGRAFIA

Achcar, Gilbert et al (2003). *El Atlas de Le Monde Diplomatique*. Le Monde Diplomatique, Paris, Francia.

Aeroisla S.A., (1996). *Aeroisla – Buenos Aires. Su justificación y comparación con otras alternativas*. Aeroisla S.A., Buenos Aires, Argentina.

Arias, Fernando (2002). *La privatización y desregulación del transporte aerocomercial de cabotaje. La experiencia argentina 1989-1999*. Tesis de licenciatura. Departamento de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, UBA. Buenos Aires, Argentina.

Ascanio, Alfredo (1997). *El turismo y el transporte aéreo. La lucha por los mercados*. En “Estudios y Perspectivas en Turismo”, Vol. 6 N° 3, Julio 1997. Buenos Aires, Argentina.

Ashford, Norman y Wright, Paul (1987). *Aeropuertos*. Editorial Paraninfo. Madrid, España.

Asimov, Isaac (1992). *Cronología del Mundo*. Editorial Ariel, Barcelona, España.

Augé, Marc (1993). *Los no lugares. Espacios de anonimato. Antropología de la sobremodernidad*. GEDISA Editorial. Barcelona, España.

Ayala, P. et al (2000). *Historia de la Aeroposta Argentina*. www.saint-exupery.com.ar/pagina_nueva_3.htm, Tigre, Argentina.

Balfour, J. (1994). The changing role of regulation in European air transport liberalization. En *Journal of Air Transport Management*. Vol. 1, N°1, marzo 1994. Reino Unido.

Ballistrieri, Carlos (1993a). *El Transporte Aéreo de Cabotaje en la Argentina. Análisis de niveles de competencia alternativos. Posibilidades de reestructurar el mercado.* En www.fundicot.org/grupo%202/014.pdf. Buenos Aires, Argentina.

Ballistrieri, Carlos (1993b). *Geografía del transporte aéreo en la Argentina. Historia de su evolución, funcionamiento y expansión, crisis y perspectivas.* En Geografía Económica Argentina, Roccatagliata, Juan. Editorial El Ateneo, Buenos Aires, Argentina.

Barbeito, A. y Lo Vuolo, R. (1992). *La modernización excluyente. Transformación económica y Estado de Bienestar en Argentina.* UNICEF – CIEPP – LOSADA. Buenos Aires, Argentina.

Basualdo, Eduardo y Azpiazu Daniel (2002). *El proceso de privatización en Argentina.* Editorial La Página S.A., Buenos Aires, Argentina.

Belobaba, P. y Van Acker, J. (1994). *Airline market concentration: an analysis of US origin-destination markets.* En Journal of Air Transport Management. Vol. 1, N°1, marzo 1994. Reino Unido.

Benko, Georges (1991). *Géographie des technopôles.* Editorial Masson. París, Francia.

Benko, Georges y Lipietz Alain (1994). *Las Regiones que Ganan.* Edición Alfons el Magnanim. Valencia España.

Bridges, Valery (1965). *Historia de las Comunicaciones, Transportes aéreos.* Salvat Editores Argentina S.A. e Instituto Geográfico de Agostini, Italia. Barcelona, España.

Cagliani, M (1999). *De Globos y Aviones.* En “Círculo de la Historia”, Número 45, Diciembre 1999. Buenos Aires, Argentina.

Castells, Manuel (1999). *The informational city*. Blackwell Publishers Ltd, Oxford, Reino Unido y Malden, Estados Unidos.

Castells, Manuel (2000). *The informational age. The rise of the network society* (2ª edición). Blackwell Publishers, Oxford, Reino Unido. Malden, Estados Unidos.

Chudnovsky, Daniel y López, Andrés (2001). *La transnacionalización de la economía argentina*. Editorial EUDEBA, Buenos Aires, Argentina.

Ciccolella, Pablo (1999). *Globalización y dualización en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Grandes inversiones y reestructuración socioterritorial en los años noventa*. En "EURE", Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos y Regionales, volumen XXV, número 76. Santiago, Chile.

Ciccolella, Pablo y Mignaqui, Iliana (1999). *Prólogo*. En Sassen, Saskia, "La ciudad global. Nueva York, Londres, Tokio". Editorial EUDEBA, Buenos Aires, Argentina.

Ciccolella, Pablo (2003a). *Territoires du Capitalisme Global: Les Transformations et les Dynamiques Economiques a la Fin du XXème Siècle et au Début du XXIème en Argentine*. Thèse de Doctorat. Université de Paris III. París, Francia.

Ciccolella, Pablo (2003b). *La metrópolis postsocial: Buenos Aires, ciudad rehén de la economía global*. En "El Desafío de las Áreas Metropolitanas en un Mundo Globalizado. Una mirada a Europa y América Latina". Actas del Seminario Internacional celebrado en Barcelona el 4, 5 y 6 de junio de 2002. Barcelona, España.

Coraggio, José Luis (1997a). *La gobernabilidad de las grandes ciudades: sus condiciones económicas*. En "Metrópolis, desigualdades socioespaciales y gobernanza urbana: reflexiones comparativas", XXI Encuentro Anual de ANPOCS. Caxambú, Brasil.

Coraggio, José Luis (1997b). *La política urbana metropolitana frente a la globalización.* En revista "EURE", Volumen 23, Número 69. Santiago, Chile.

Coriat, B. (1997). *Los desafíos de la competitividad.* Oficina de Publicaciones del CBC – UBA. Buenos Aires, Argentina.

Cosentino, E. (1998). *Aspectos de Derecho Público en la Privatización de Aeropuertos.* En XXVIII Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial. Lisboa, Portugal.

D.N.T.A. (1997). *Aeronavegación comercial argentina.* Dirección Nacional del Transporte Aéreo (DNTA). Buenos Aires, Argentina.

De Mattos, Carlos (1997). *Globalización, movimientos de capital, mercados de trabajo y concentración territorial expandida.* En Castelo, I. et al (coord.) *Fronteiras na América Latina.* FEE. Porto Alegre, Brasil.

Doganis, Rigas (1994). *The impact of liberalization on European airline strategies and operations.* En *Journal of Air Transport Management.* Vol. 1, N°1, marzo 1994. Reino Unido.

Doganis, Rigas (1995). *La empresa aeroportuaria.* Editorial Paraninfo, Madrid, España.

García Delgado, D. (1994). *Estado y sociedad. La nueva relación a partir del cambio estructural.* Tesis – Norma. Buenos Aires, Argentina.

Gilly, J. y Torre, A. (2000). *Proximidad y dinámicas territoriales.* En Boscherini, F. y Poma, L. (comp.) "Territorio, conocimiento y competitividad de las empresas". Miño y Dávila Ediciones. Buenos Aires, Argentina.

Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires – Consejo del Plan Urbano Ambiental (2000). Plan Urbano Ambiental, Documento Final. GCBA, Buenos Aires, Argentina.

Graham, Brian (1995). *Geography and Air Transport*. Editorial Wiley. Chichester, Reino Unido.

Gutiérrez, Andrea (1998). *Territorio y circulación*. Ficha de cátedra de geografía económica, Departamento de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires. Buenos Aires, Argentina.

Hanlon, Pat (1996). *Global Airlines*. Editorial Butterworth Heinemann. Oxford, Reino Unido.

Labasse, Jean (1972). *L'aéroport et la géographie volontaire des villes*. En *Annales de Géographie*, Número 445 may-jun. Paris, Francia.

Lipovich, Gustavo (2002a). *Cielos cerrados en el Mercosur. La integra(domina)ción regional en el transporte aéreo*. En “Geografía de la integración”, IV Encuentro Internacional Humboldt. Septiembre 2002, Puerto Iguazú, Argentina.

Lipovich, Gustavo (2002b). *El cielo no puede esperar. La centralización de capital y la concentración espacial del transporte aéreo en el MERCOSUR*. En “Sociedad, territorio y sustentabilidad: perspectivas desde el desarrollo regional y local”, IV Coloquio sobre Transformaciones Territoriales. Agosto 2002, Montevideo, Uruguay.

Lipovich, Gustavo (2002c). *¿Concentración en los buenos aires del Mercosur? El papel de Buenos Aires en el transporte aéreo dentro de la región*. En “La geografía entre lo efímero y lo permanente”, IX Jornadas Cuyanas de Geografía, Mendoza, Argentina.

- Lipovich, Gustavo (2003a).** *Nuevas tendencias en el transporte aerocomercial de pasajeros. La crisis del sector, las aerolíneas de bajo costo y los aeropuertos competitivos. La situación en América Latina.* Instituto de Geografía, mimeo.
- Lipovich, Gustavo (2003b).** *Origen, características y funcionamiento del Sistema Nacional de Aeropuertos de la Argentina.* En "La cuestión nacional", V Encuentro Internacional Humboldt. Octubre 2003, Neuquén, Argentina.
- Lucioni, Nora (2001).** *La dinámica espacial de los centros de gestión financiera y empresarial: un estudio comparativo entre las metrópolis de Buenos Aires y San Pablo.* PROREMBA, Instituto de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, UBA. Buenos Aires, Argentina.
- Martner, Carlos (1995).** *Innovación tecnológica y fragmentación territorial.* En revista "EURE", Volumen 21, Número 63. Santiago, Chile.
- Microsemanario (1997).** *Aeropuertos y Aviones.* En Microsemanario, N° 289, Año 7. Buenos Aires, Argentina.
- Nudler, Jorge (2002).** *Privatizaciones Argentinas.* En Página 12 del 30/11/02. Buenos Aires, Argentina.
- ORSNA (1999).** *Anuario 1998/99.* Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA). Buenos Aires, Argentina.
- ORSNA (2002).** *Evaluación de Alternativas Aeroparque Jorge Newbery. Informe Final.* Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA). Buenos Aires, Argentina.
- Pavaux, Jacques (1995).** *Le Transport Aérien à l'Horizon 2020.* Institut du Transport Aérien, Paris, France.

Pirez, Pedro (1994). *Buenos Aires Metropolitana. Política y Gestión de la Ciudad.* Centro Editor de América Latina – CEUR. Buenos Aires, Argentina.

Pla, Maurici (sin fecha). *Aeropuertos.* En “Design Meeting Point Magazine”, Número 26. Barcelona, España.

Popik, Leandro y Rivas, Santiago (2001). *Aeroparque.* En La Gran Ciudad (Planeamiento estratégico para la región metropolitana Buenos Aires). Fundación Metropolitana, Buenos Aires, Argentina.

Potenze, Luciano (1997). *Historia del Transporte Aerocomercial.* Universidad de la Empresa (UADE) y Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADE), Buenos Aires, Argentina.

Potrykowsky, Marek y Taylor, Zbigniew (1984). *Geografía del Transporte.* Editorial Ariel. Barcelona, España.

Santos, Milton (1990). *Por una geografía nueva.* Editorial Espasa Calpe, Madrid, España.

Sassen, Saskia (1994). *Cities in a world economy.* Pine Forge Press, Thousands Oaks, Estados Unidos.

Sassen, Saskia (1999). *La ciudad global. Nueva York, Londres, Tokio.* Editorial EUDEBA, Buenos Aires, Argentina.

Sassen, Saskia (2001). *¿Perdiendo el control?.* Edicions Ballaterra, Barcelona, España.

Seguí Pons, María José y Petrus Bey, María José (1991) *Geografía de Redes y Sistemas de Transporte.* Editorial Síntesis, Madrid, España.

Spill, Christiane (1973). *Le transport aérien et la région.* En *Annales de Géographie*, Número 451 may-jun. Paris, Francia.

Thompson, G (1990). *Teoría económica del transporte.* Alianza Editorial, Madrid, España.

Thwaites Rey, Mabel (2001). *Alas Rotas: La Política de Privatización y Quiebra de Aerolíneas Argentinas.* Temas Grupo Editorial, Buenos Aires, Argentina.

Torres, A. (2000). *La Actividad Aérea en el Puerto de Buenos Aires.* En *Publicación Oficial de la Junta de Estudios Históricos del Puerto Nuestra Señora Santa María de Buen Ayre y Barrio Puerto Madero*, diciembre 2000. Buenos Aires, Argentina.

Videla, Gabriel (2001). *Geografía del turismo y un patrón de crecimiento. Articulando reflexiones críticas con la expansión de la Hotelería Internacional en la Ciudad de Buenos Aires 1990-1999.* En *IV Jornadas de Investigación y Extensión de Estudios en Turismo*, Universidad Nacional de Misiones. Posadas, Argentina.

Wallingre, Noemí (2003). *Transporte Aéreo en Turismo.* Ediciones Turísticas, Buenos Aires, Argentina.

Williams, Amancio (1947). *Aeropuerto de Buenos Aires.* En revista "La Arquitectura de Hoy". Año primero, número 4, abril 1947. Buenos Aires, Argentina.

**Anexo I: Principales Características de los
Aeropuertos del SNA**

Tabla 41: Situación de propiedad y explotación de los aeropuertos del SNA.

Aeropuerto	Propietario	Explotador
Aeroparque	En Conflicto	Aeropuertos Argentina 2000 S.A.
Bahía Blanca	Fuerza Aérea Argentina	Municipalidad de Bahía Blanca
Bariloche	Fuerza Aérea Argentina	Aeropuertos Argentina 2000 S.A.
Catamarca	Provincia de Catamarca	Aeropuertos Argentina 2000 S.A.
Comodoro Rivadavia	Fuerza Aérea Argentina	Aeropuertos Argentina 2000 S.A.
Concordia	Provincia de Entre Ríos	Municipalidad de Concordia
Córdoba	Fuerza Aérea Argentina	Aeropuertos Argentina 2000 S.A.
Corrientes	Provincia de Corrientes	Provincia de Corrientes
Cutral Có	Municipalidad de Confluencia	Municipalidad de Confluencia
Don Torcuato	Privado	Privado
El Calafate (Lago Argentino)	Provincia de Santa Cruz	London Supply S.A.
Esquel	Fuerza Aérea Argentina	Aeropuertos Argentina 2000 S.A.
Ezeiza	Fuerza Aérea Argentina	Aeropuertos Argentina 2000 S.A.
Formosa	Fuerza Aérea Argentina	Aeropuertos Argentina 2000 S.A.
General Pico	S/D	Aeropuertos Argentina 2000 S.A.
General Roca	Provincia de Río Negro	Provincia de Río Negro
Huinca Renacó	Privado	Privado
Iguazú	Fuerza Aérea Argentina	Aeropuertos Argentina 2000 S.A.
Jujuy	Provincia de Jujuy	Provincia de Jujuy
Junín	Municipalidad de Junín	Municipalidad de Junín
La Cumbre	Privado	Privado
La Plata	Provincia de Buenos Aires	Provincia de Buenos Aires
La Rioja	Fuerza Aérea Argentina	Aeropuertos Argentina 2000 S.A.
Laboulaye	Privado	Privado
Malargüe	Provincia de Mendoza	Aeropuertos Argentina 2000 S.A.
Mar del Plata	Fuerza Aérea Argentina	Aeropuertos Argentina 2000 S.A.
Mendoza	Fuerza Aérea Argentina	Aeropuertos Argentina 2000 S.A.
Necochea	Municipalidad de Necochea	Municipalidad de Necochea
Neuquén	Provincia de Neuquén	Aeropuertos del Neuquén S.A.
Paraná	Fuerza Aérea Argentina	Aeropuertos Argentina 2000 S.A.
Paso de los Libres	Fuerza Aérea Argentina	Fuerza Aérea Argentina
Posadas	Provincia de Misiones	Aeropuertos Argentina 2000 S.A.
Puerto Madryn	S/D	Aeropuertos Argentina 2000 S.A.
Reconquista	Fuerza Aérea Argentina	Aeropuertos Argentina 2000 S.A.
Resistencia	Provincia del Chaco	Aeropuertos Argentina 2000 S.A.
Río Cuarto	Fuerza Aérea Argentina	Aeropuertos Argentina 2000 S.A.
Río Gallegos	Fuerza Aérea Argentina	Aeropuertos Argentina 2000 S.A.
Río Grande	Armada Argentina	Aeropuertos Argentina 2000 S.A.
Rosario	Provincia de Santa Fe	Provincia de Santa Fe
San Martín de los Andes	Provincia de Neuquén	Provincia de Neuquén
Salta	Fuerza Aérea Argentina	Aeropuertos Argentina 2000 S.A.
San Fernando	Fuerza Aérea Argentina	Aeropuertos Argentina 2000 S.A.
San Juan	Fuerza Aérea Argentina	Aeropuertos Argentina 2000 S.A.
San Luis	Fuerza Aérea Argentina	Aeropuertos Argentina 2000 S.A.
San Rafael	Fuerza Aérea Argentina	Aeropuertos Argentina 2000 S.A.
Santa Fe	Provincia de Santa Fe	Provincia de Santa Fe
Santa Rosa	Provincia de La Pampa	Aeropuertos Argentina 2000 S.A.
Santa Teresita	Municipalidad de La Costa	Municipalidad de La Costa
Santiago del Estero	Fuerza Aérea Argentina	Aeropuertos Argentina 2000 S.A.
Tandil	Fuerza Aérea Argentina	Fuerza Aérea Argentina
Tartagal	Provincia de Salta	Provincia de Salta
Trelew	Armada Argentina	London Supply S.A.
Tucumán	Provincia de Tucumán	Aeropuertos Argentina 2000 S.A.
Ushuaia	S/D	London Supply S.A.
Viedma	Fuerza Aérea Argentina	Aeropuertos Argentina 2000 S.A.
Villa Gesell	S/D	Provincia de Buenos Aires
Villa Mercedes (Villa Reynolds)	Fuerza Aérea Argentina	Aeropuertos Argentina 2000 S.A.

Fuente: Elaborado a partir de datos propios.

Tabla 42: Principales características técnicas y operativas de los aeropuertos del SNA.

Aeropuerto	Categoría	Superficie en hectáreas	Horario de Operación	Categoría OACI	Pista Principal (en metros)	Plataforma m ²	ILS
Aeroparque	Internacional	138	05:30 a 00:30	4 D	2100 x 40 (hor)	85.000	Sí
Bahía Blanca	Cabotaje	350	24 Horas	4 E	2630 x 60 (asf)	5.500	Sí
Bariloche	Internacional	1.810	07:00 a 22:00	4 D	2300 x 47 (hor)	28.800	Sí
Catamarca	Cabotaje	383	06:00 a 21:00	3 C	2800 x 30 (asf)	8.000	No
Comodoro Rivadavia	Internacional	810	06:00 a 21:00	4 D	2750 x 50 (hor)	43.200	Sí
Concordia	Cabotaje	94	07:00 a 21:00	3 C	1600 x 30 (asf)	1.800	No
Córdoba	Internacional	1.020	24 Horas	4 E	3200 x 45 (hor)	57.350	Sí
Corrientes	Internacional	800	08:00 a 22:00	4 D	2100 x 45 (asf)	25.000	Sí
Cutral Có	Cabotaje	260	10:00 a 15:00	3 D	1694 x 30 (asf)	3.000	No
Don Torcuato	Internacional	84	24 Horas	2 C	1100 x 30 (asf)	2.400	No
El Calafate (Lago Argentino)	Internacional	S/D	S/D	4 D	2550 x 45 (asf)	15.795	S/D
Esquel	Cabotaje	522	06:00 a 21:00	4 C	2400 x 40 (hor)	7.000	Sí
Ezeiza	Internacional	3.475	24 Horas	4 E	3300 x 80 (asf)	255.000	Sí
Formosa	Internacional	430	06:00 a 21:00	4 C	1990 x 40 (asf)	3.000	Sí
General Pico	Cabotaje	221	06:00 a 21:00	4 C	2322 x 43 (asf)	S/D	No
General Roca	Cabotaje	250	S/D	4 C	2101 x 30 (asf)	11.600	No
Huinca Renacó	Cabotaje	100	S/D	2 A	900 x 23 (tie)	252	No
Iguazú	Internacional	804	24 Horas	4 E	3300 x 45 (asf)	16.000	Sí
Jujuy	Internacional	621	24 Horas	4 C	2950 x 45 (asf)	23.400	Sí
Junín	Cabotaje	195	06:00 a 21:00	3 B	1500 x 30 (asf)	2.500	No
La Cumbre	Cabotaje	92	08:00 a 20:00	3 A	1522 x 50 (tie)	6.400	No
La Plata	Cabotaje	S/D	S/D	3 C	1427 x 45 (asf)	2.000	No
La Rioja	Cabotaje	189	06:00 a 21:00	4 C	2860 x 30 (asf)	7.200	No
Laboulaye	Cabotaje	72	S/D	2 A	1200 x 30 (tie)	225	No
Malargüe	Cabotaje	249	06:00 a 21:00	4 C	2720 x 38 (asf)	4.000	No
Mar del Plata	Internacional	436	24 Horas	4 C	2200 x 50 (asf)	15.000	Sí
Mendoza	Internacional	490	24 Horas	4 E	3015 x 54 (hor)	45.000	Sí
Necochea	Cabotaje	280	10:30 a 17:30	3 C	1500 x 30 (asf)	2.500	No
Neuquén	Internacional	254	07:00 a 23:00	4 D	2570 x 45 (asf)	4.200	Sí
Paraná	Cabotaje	425	06:00 a 21:00	4 C	2100 x 45 (asf)	12.600	Sí
Paso de los Libres	Internacional	77	06:00 a 21:00	4 B	2260 x 45 (asf)	2.500	No
Posadas	Internacional	329	06:00 a 21:00	4 C	2200 x 30 (asf)	16.000	Sí
Puerto Madryn	Cabotaje	390	07:00 a 21:00	4 C	2460 x 45 (asf)	4.800	No
Reconquista	Cabotaje	756	06:00 a 21:00	4 C	2755 x 50 (hor)	12.000	No
Resistencia	Internacional	1.074	24 Horas	4 E	2850 x 45 (asf)	35.000	Sí
Río Cuarto	Cabotaje	14	06:00 a 21:00	4 C	2266 x 45 (asf)	6.700	No
Río Gallegos	Internacional	1.150	24 Horas	4 E	3550 x 40 (hor)	16.000	Sí
Río Grande	Internacional	684	06:00 a 21:00	4 C	2000 x 40 (asf)	8.400	Sí
Rosario	Internacional	550	24 Horas	4 D	2952 x 45 (hor)	39.000	Sí
San Martín de los Andes	Cabotaje	160	S/D	4 D	2500 x 45 (asf)	S/D	No
Salta	Internacional	208	07:00 a 21:00	4 D	3000 x 45 (asf)	14.400	Sí
San Fernando	Internacional	190	24 Horas	3 B	1800 x 30 (asf)	4.000	No
San Juan	Cabotaje	367	06:00 a 21:00	4 C	2460 x 45 (asf)	25.000	No
San Luis	Cabotaje	605	06:00 a 21:00	4 C	2950 x 30 (asf)	14.000	No
San Rafael	Cabotaje	90	06:00 a 21:00	4 C	2260 x 30 (asf)	6.800	No
Santa Fé	Cabotaje	398	07:00 a 21:00	4 C	2325 x 30 (asf)	1.684	Sí
Santa Rosa	Cabotaje	208	06:00 a 21:00	4 C	2300 x 30 (asf)	7.500	Sí
Santa Teresita	Cabotaje	306	07:30 a 14:30	3 E	1500 x 30 (asf)	2.500	No
Santiago del Estero	Cabotaje	536	07:00 a 21:00	4 C	2422 x 45 (hor)	10.000	No
Tandil	Cabotaje	531	08:00 a 21:00	4 D	2550 x 49 (asf)	3.600	Sí
Tartagal	Cabotaje	74	07:00 a 20:00	3 C	1500 x 30 (asf)	1.000	No
Trelew	Cabotaje	5.100	24 Horas	4 D	2560 x 45 (asf)	18.300	No
Tucumán	Internacional	519	24 Horas	4 D	2900 x 45 (asf)	16.800	Sí
Ushuaia	Internacional	S/D	06:00 a 24:00	4 E	2800 x 45 (hor)	29.500	Sí
Viedma	Cabotaje	287	06:00 a 21:00	4 D	2550 x 45 (asf)	10.600	No
Villa Gesell	Cabotaje	56	08:00 a 22:00	3 D	1740 x 28 (asf)	2.500	No
Villa Mercedes (Villa Reynolds)	Cabotaje	80	06:00 a 21:00	4 C	2400 x 60 (asf)	5.000	Sí

(asf): Asfalto, (hor): Hormigón, (tie): Tierra

Fuente: Elaborado a partir de datos propios.

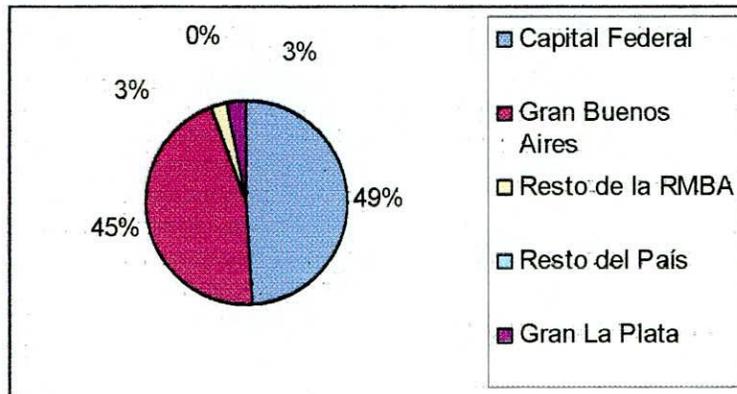
Tabla 43: Características de las infraestructuras públicas de los aeropuertos del SNA.

Aeropuerto	Nombre del aeropuerto	Terminal de pasajeros en M ² cubiertos	Lugares de Estacionamiento	Pasajeros (2000)
Aeroparque	Jorge Newbery	30.000	1.350	7.038.137
Bahía Blanca	Comandante Espora	2.100	300	284.173
Bariloche	San Carlos de Bariloche	12.000	300	472.154
Catamarca	Felipe Varela	2.900	30	87.760
Comodoro Rivadavia	Gral. Enrique Moscón	4.000	240	353.780
Concordia	Comandante Pierrestegui	257	50	23.961
Córdoba	Ing. Ambrosio L. V. Taravella	12.000	450	1.819.681
Corrientes	Piraginé Niveyro	1.394	60	103.481
Cutral C6	Aeropuerto de Cutral C6	400	100	1.376
Don Torcuato	Aeropuerto de Don Torcuato	Tiene	40	6.000
El Calafate (Lago Argentino)	El Calafate	Tiene	S/D	S/D
Esquel	Aeropuerto de Esquel	4.000	70	27.430
Ezeiza	Ministro Pistarini	71.000	2.200	6.199.975
Formosa	El PUCE	960	100	74.533
General Pico	Aeropuerto de General Pico	S/D	30	8.586
General Roca	Dr. Arturo Illia	S/D	200	7.132
Huinca Renac6	Aeropuerto de Huinca Renac6	No Tiene	No	S/D
Iguazú	Cataratas del Iguazú	8.000	100	309.270
Jujuy	Horacio Guzmán	S/D	100	S/D
Junin	Aeropuerto de Junin	200	40	5.451
La Cumbre	Aeropuerto de La Cumbre	No Tiene	No Tiene	S/D
La Plata	Aeropuerto de La Plata	60	50	5.400
La Rioja	Capitán Vicente A. Almonacid	890	100	108.003
Laboulaye	Aeropuerto de Laboulaye	No Tiene	No Tiene	S/D
Malargúe	Comodoro Ricardo Salom6n	1.080	25	10.530
Mar del Plata	Gral. D. Barotolom6 de la Colina	3.750	200	427.918
Mendoza	El Plumerillo	12.800	300	823.786
Necochea	Aeropuerto de Necochea	400	60	8.052
Neuqu6n	Pdte. Juan D. Per6n	5.200	150	470.000
Paraná	Gral. Urquiza	3.400	80	74.261
Paso de los Libres	Aeropuerto de Paso de los Libres	160	40	4.862
Posadas	Gral. Jos6 de San Mart6n	6.700	100	141.220
Puerto Madryn	El Tehuelche	900	40	58.950
Reconquista	Daniel Jurkic	700	30	4.951
Resistencia	Aeropuerto de Resistencia	6.700	100	185.110
Río Cuarto	Las Higueras	550	50	25.492
Río Gallegos	Brig. Gral. D. A. Parodi	2.400	250	348.173
Río Grande	Aeropuerto de Río Grande	750	200	126.000
Rosario	Fisherton	5.000	150	336.000
S. Mart6n de los Andes	Aviador Carlos Campos	1.824	150	46.286
Salta	Mart6n Miguel de G6emes	12.300	240	462.279
San Fernando	Desconocido	700	50	17.427
San Juan	Las Chacritas	2.200	50	178.515
San Luis	Aeropuerto de San Luis	1.000	100	97.803
San Rafael	Santiago German6	820	50	24.246
Santa F6	Sauce Viejo	3.000	150	144.000
Santa Rosa	Aeropuerto de Santa Rosa	485	80	35.066
Santa Teresita	Aeropuerto de Santa Teresita	250	100	5.062
Santiago del Estero	Mal Paso	600	40	75.658
Tandil	H6roes de Malvinas	215	30	12.341
Tartagal	Gral. Enrique Mosconi	100	30	6.504
Trelew	Almirante Zar	3.500	150	240.893
Tucumán	Tte. Benjam6n Matienzo	6.150	260	498.454
Ushuaia	Malvinas Argentinas	5.500	120	S/D
Viedma	Gob. Castello	850	280	32.740
Villa Gesell	Aeropuerto de Villa Gesell	300	100	19.761
Villa Mercedes (Villa Reynolds)	Villa Reynolds	1.000	24	37.957

Fuente: Elaborado en base a datos propios.

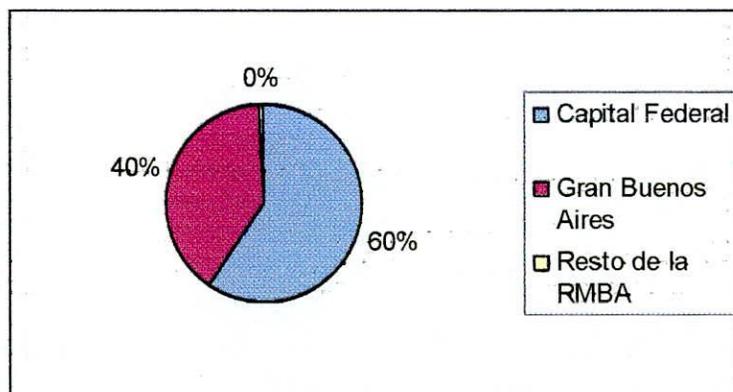
**Anexo II: Origen de los usuarios de los
aeródromos dedicados a la aviación
general**

Gráfico 22: Origen de los usuarios de todos los aeródromos por región.



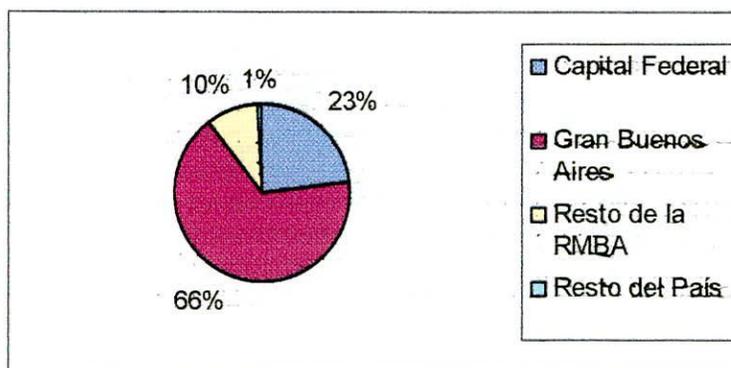
Fuente: Elaborado en base a la tabla 38.

Gráfico 23: Origen de los usuarios de todos los aeródromos de la zona norte (Pto. Chenaut, Don Torcuato, San Fernando y Zárate) por región.



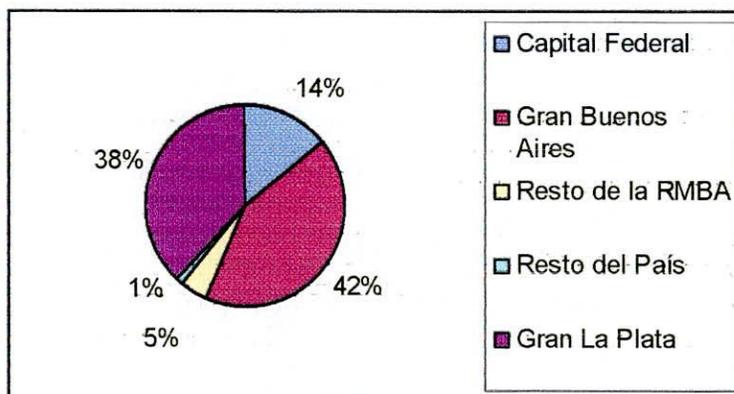
Fuente: Elaborado en base a la tabla 38.

Gráfico 24: Origen de los usuarios de todos los aeródromos de la zona oeste (Gral. Rodríguez, La Matanza, Luján, Morón y San Justo) por región.



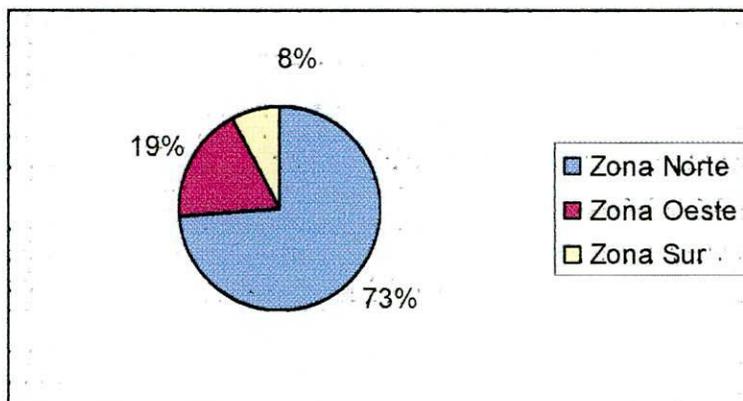
Fuente: Elaborado en base a la tabla 38.

Gráfico 25: Origen de los usuarios de todos los aeródromos de la zona sur (Cnel. Brandsen, Cañuelas, Elizalde, Ezpeleta, La Plata y Tolosa) por región.



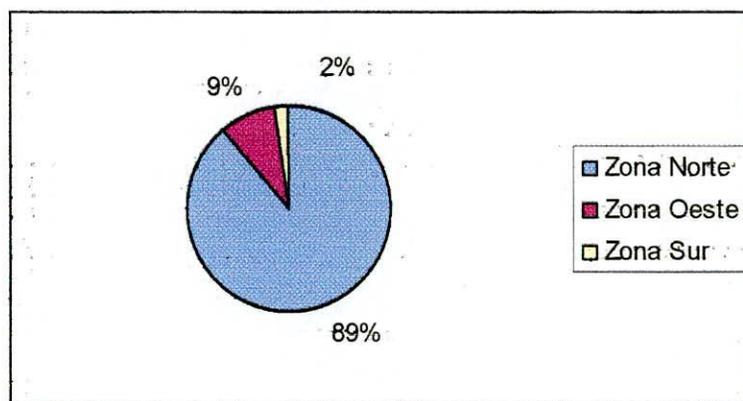
Fuente: Elaborado en base a la tabla 38.

Gráfico 26: Destino de los usuarios de todas las regiones (Capital Federal, Gran Buenos Aires, Gran La Plata, Resto RMBA y Resto del país) por zonas aeroportuarias del SAMBA.



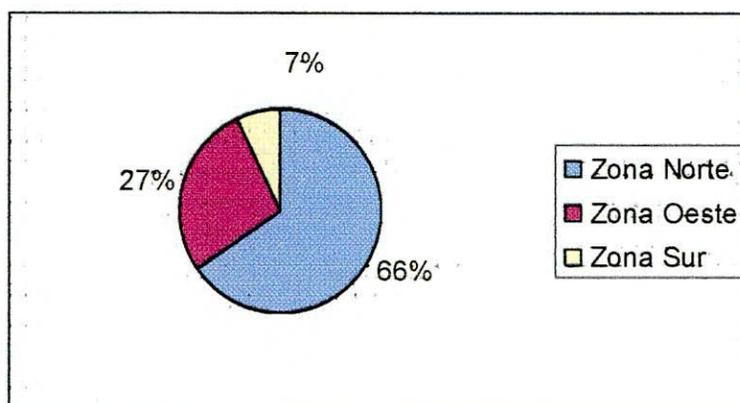
Fuente: Elaborado en base a la tabla 38.

Gráfico 27: Destino de los usuarios de Capital Federal por zonas aeroportuarias del SAMBA.



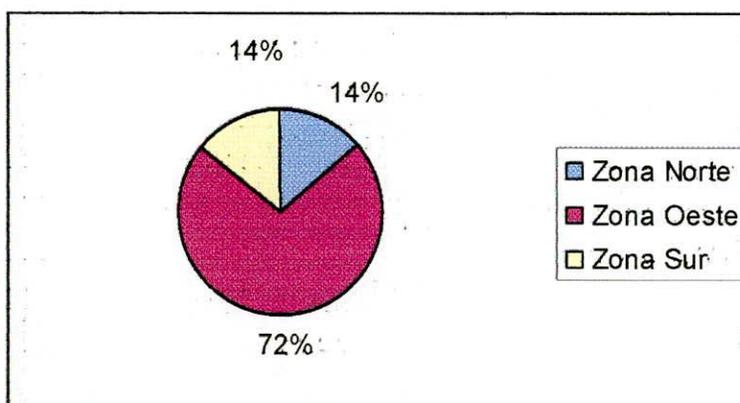
Fuente: Elaborado en base a la tabla 38.

Gráfico 28: Destino de los usuarios del Gran Buenos Aires por zonas aeroportuarias del SAMBA.



Fuente: Elaborado en base a la tabla 38.

Gráfico 29: Destino de los usuarios del Resto de la RMBA (sin Capital Federal, Gran Buenos Aires y Gran La Plata) por zonas aeroportuarias del SAMBA.



Fuente: Elaborado en base a la tabla 38.

Anexo III: Fotografías

Foto 1: Asentamientos precarios cerca de la cabecera 27 del Aeródromo de la Matanza.



Foto 2: Plataforma y vista panorámica del Aeródromo de La Matanza.



Foto 3: Hangares del Centro Universitario de Aviación en el Aeródromo de La Matanza.



Foto 4: Estacionamiento y edificio principal del Aeródromo de La Matanza.



Foto 5: Confitería y hangares del Aeroclub Río de La Plata en el Aeródromo de Ezpeleta.



Foto 6: Refugio para el tanque aéreo de aeronaftas en el Aeródromo de Tolosa.



Foto 7: Vista panorámica de la pista y de la Autopista Buenos Aires-La Plata en el Aeródromo de Tolosa.



Foto 8: Ingreso principal con vistas de la confitería del Aeródromo de Tolosa.



Foto 9: Confitería de la Experimental Aircraft Association en el Aeródromo de General Rodríguez.



Foto 10: Hangares del Aeródromo de General Rodríguez.



Foto 11: Plataforma principal del Aeródromo de General Rodríguez.



Foto 12: Casa con hangar incorporado en el Aero Country Club de General Rodríguez.



Foto 13: Plataforma principal, torre de control y terminal de pasajeros del Aeródromo de La Plata.



Foto 14: Vista interior de la terminal de pasajeros del Aeródromo Provincial de La Plata.



Foto 15: Plataforma de planeadores en el Aeródromo de Cañuelas.



Foto 16: Inicio de un vuelo a vela con el respectivo avión remolcador en el Aeródromo de Cañuelas.



Foto 17: Hangar para planeadores en el Aeródromo de Cañuelas.



Foto 18: Torre de control y hangar principal del Aero Club Argentino en el Aeródromo de San Justo.



Foto 19: Confitería y hangar principal del Aeroclub de Luján en el Aeródromo de Luján.



Foto 20: Plataforma principal del Aeródromo de Luján.



Foto 21: Hangar con parrilla en el Aeródromo de Luján.

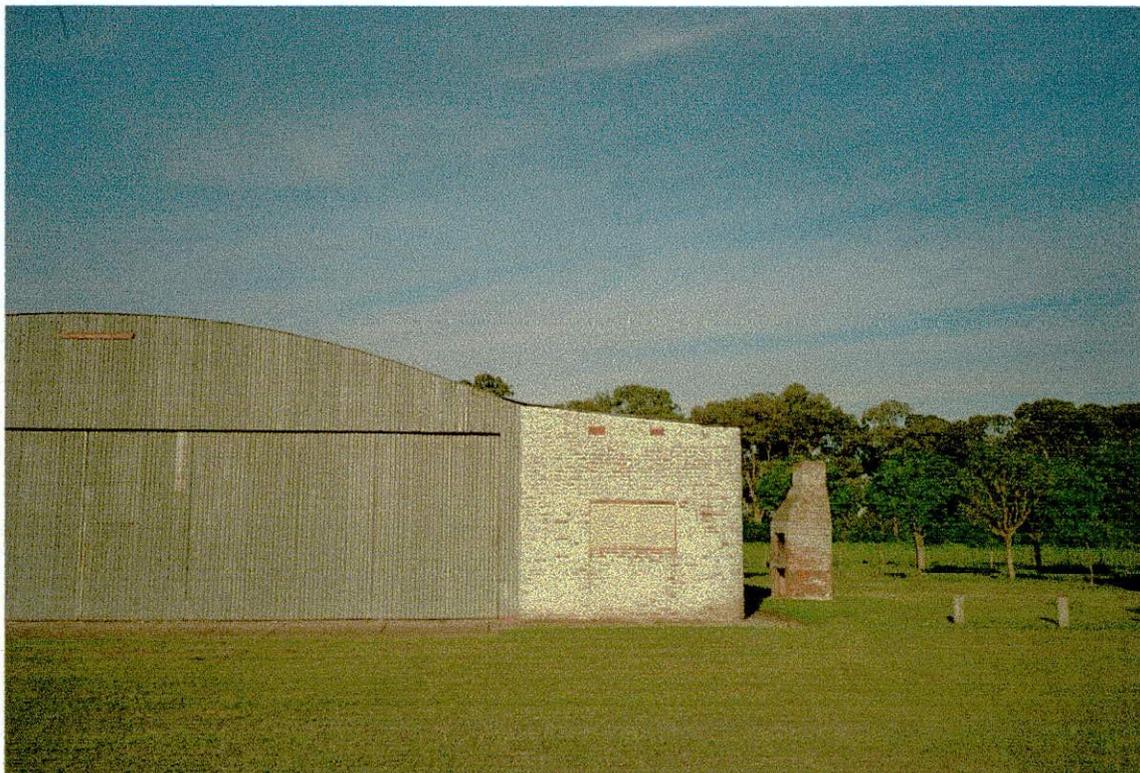


Foto 22: Terminal de pasajeros del Aeródromo de El Palomar.



Foto 23: Terminal de pasajeros del Aeródromo de El Palomar.



Foto 24: Terminal de pasajeros del Aeródromo de El Palomar.



Foto 25: Terminal de pasajeros del Aeropuerto Internacional de San Fernando.



Foto 26: Terminal de pasajeros del Aeropuerto Internacional de San Fernando.



Foto 27: Edificio principal del Aeropuerto Internacional de San Fernando.



Foto 28: Calle de rodaje y acceso vehicular del Aeropuerto Internacional de Don Torcuato.



Foto 29: Hangares y edificio de oficinas en el Aeropuerto Internacional de Don Torcuato.



Foto 30: Hangares en Don Torcuato.



Foto 31: Servicios de recreación en Don Torcuato.



Foto 32: Hangares del Club de Planeadores C3ndor en el Aer3dromo Provincial de Z3rate.



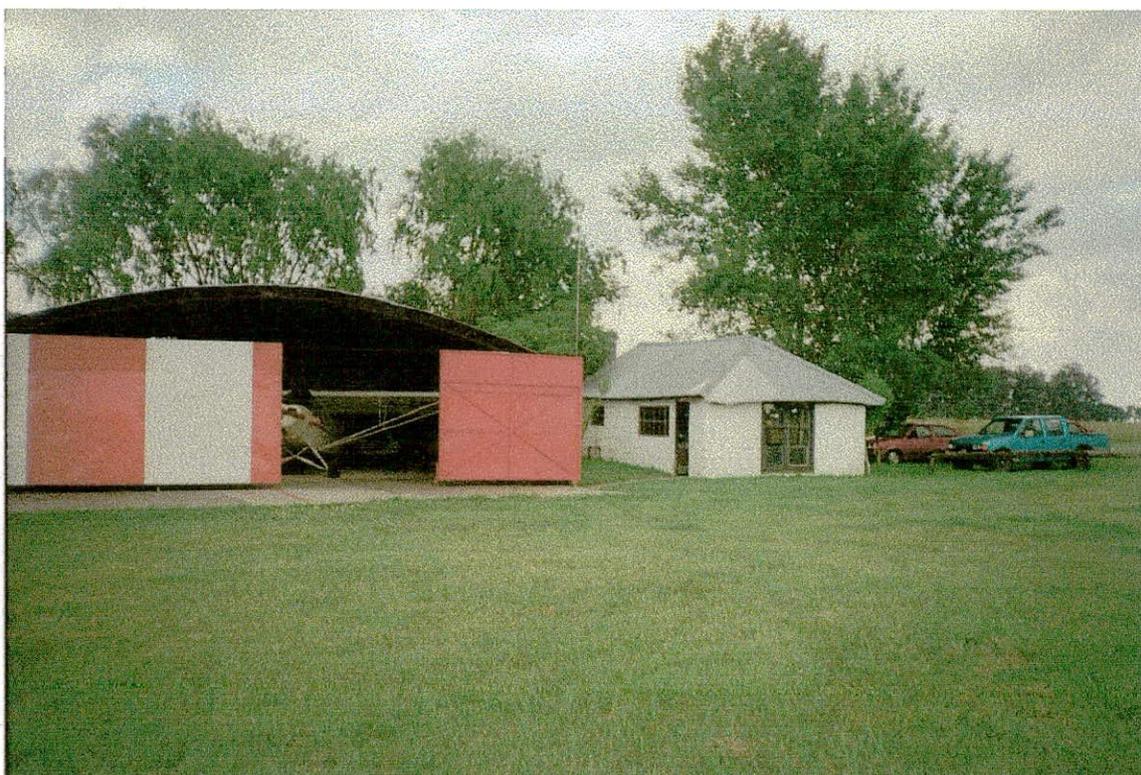
Foto 33: Plataforma de planeadores en el Aer3dromo Provincial de Z3rate.



Foto 34: Hangar principal del Aeródromo de Puerto Chenaut.



Foto 35: Hangar principal y área social del Aeródromo de Coronel Brandsen.



**Anexo III: Grilla Común Utilizada en las
Entrevistas**

Transformaciones del Sistema Aeroportuario Metropolitano de Buenos Aires en el contexto de la economía global.

Grilla Común de Entrevistas

EL AEROPUERTO.

Nombre del Aeropuerto:

Dirección:

Código Postal:

Localidad y Partido:

Teléfono:

Persona entrevistada:

Cargo del entrevistado:

INSTITUCIONAL.

Año de construcción del aeropuerto: _____.

Propietario del aeropuerto: _____.

Encargado de la gestión comercial del aeropuerto: _____.

INFRAESTRUCTURA.

Pistas.

Pista	Largo	Ancho	Superficie	Estado

Plataforma.

Metros cuadrados	Superficie	Estado

Balizas.

Si	No
----	----

Horario de operación: _____.

Superficie del aeropuerto (en hectáreas): _____.

Perímetro y estado del mismo: _____.

Situación de seguridad de operación (ILS, contaminación de pista, escurrimiento del agua, zonas libres de obstáculos).

SERVICIOS.

Gasolina.

Tipo de gasolina	Capacidad	Precio por litro	Empresa 1	Empresa 2	Empresa 3
100LL					
JP1					
JP4					

Teléfonos públicos: _____.

Baños: _____.

Acceso para discapacitados.

Si	No
----	----

Baños para discapacitados.

Si	No
----	----

Terminal de pasajeros.

Metros cuadrados	Calefacción	Aire Acondicionado

Procedencia de los usuarios por actividades aeronáuticas.

Actividad	Zonal	Capital Federal	Resto G.B.A.	Resto R.M.B.A.
Todas				
Escuela de pilotaje				
Taxis aéreos				
Fotografías Aéreas				
Publicidad				
Paracaidismo				
Planeadores				

Valor del metro cuadrado para actividades industriales: _____.

Valor del metro cuadrado para actividades comerciales: _____.

Valor del metro cuadrado de oficinas: _____.

Número de empleados del aeropuerto: _____.

Evolución desde 1990 en el número de empleados.

Precio por hora de pilotaje: _____.

Situación del problema aviario.

UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES
FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS
Dirección de Bibliotecas