**Aeropuerto: Río Gallegos**

Río Gallegos es una ciudad de aprox. 100.000 habitantes, ubicada en el Sur del País, con actividades de minería, ganadería, pesca y turismo.

El aeropuerto, ubicado a 4,5 km de la ciudad, tiene una pista de hormigón de 3.550 x 40 m con parcial calle de rodaje paralela y una plataforma de 16.000 m<sup>2</sup> también de hormigón. La terminal de pasajeros tiene una superficie de 2.400 m<sup>2</sup>, con un estacionamiento para 160 vehículos.

Se utiliza un hangar de la Base Militar como terminal de carga (1.250 m<sup>2</sup>).

No se señalan trabajos de desarrollo en curso de realización.

El aeropuerto se utiliza mayormente para tráfico de cabotaje, pero también se utiliza para escalas técnicas en los viajes de y hacia Oceanía.

**Previsiones de tráfico (elaboración UBS):**

Año	1996	2000	2010	2020	2026
Pasajeros	238.000	322.000	528.000	820.000	1.043.000
Carga (t)	1.500	1.800	3.100	5.000	6.600
Mov. comerciales	9.900	10.700	15.200	23.000	28.900
Mov. av. general	3.100	3.300	4.100	5.000	5.600

Las principales tareas previstas en el pliego para adecuar el aeropuerto al nivel standard y las tareas de mantenimiento son:

- en los primeros dos años: repavimentación y ensanche de la pista, repavimentación de las banquetas, realización de 12,5 km de alambrado y de 5 km de caminos internos, completamiento del balizamiento (alta intensidad), grupos electrógenos y remodelación de la terminal de pasajeros;
- a corto plazo (años 3-5): instalación de un A.L.S. cat. I, instalación de dos pasarelas telescópicas, realización de horno incinerador, planta de depuración líquidos cloacales y tanque para agua potable.

**Tareas relativas a la ampliación de capacidad:**

- ampliación de la terminal de pasajeros (1.840 m<sup>2</sup> en el cuarto año de la concesión y 360 m<sup>2</sup> en el año 19), adecuando consecuentemente redes, instalaciones y áreas de estacionamiento vehicular;
- completam. calle de rodaje paralela en el año 17 y ampliación de la plataforma aviones (13.000 m<sup>2</sup>) en el año 18, con adecuación del balizamiento;
- ampliación de la zona carga (350 m<sup>2</sup> en el segundo año y 200 m<sup>2</sup> en el año 20), adecuando consecuentemente redes e instalaciones.

La efectiva necesidad de realizar las inversiones de desarrollo infraestructural propuestas será verificada en el curso del periodo de concesión; al mismo tiempo se determinarán eventuales necesidades de obras adicionales, ligadas especialmente al mantenimiento periódico de los pavimentos y de las instalaciones, así como a la ampliación de las áreas de pasajeros y de carga para adecuarlas al incremento de la demanda.

# Aeropuerto: Rio Gallegos

TIPO	DETALLE	DESCRIPCIÓN	SUPERFICIE	PRECIO	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	TOTAL	
M	REPAV. PISTA	HORMASÓN PIESADO	3550	45	2000	2000	2390								1000	1000									2000	2000									1000	13390
S	REPAV. PISTA	ENSANACHE PISTA	2200	5	1100											500									500											2100
M	REPAV. BANQUINAS	ASFALTO	7100	8	798											500									500											1798
M	SELLADO JUNTAS	PISTA, RODAJE, PLATAFORMA			500											350																				2750
M	DESCONTAMINACIÓN															100																				1400
S	ALAMBRADO SEGURIDAD	OPERATIVO, AREA MILITAR	12500	1	20	200										100																				250
S	CAMINO SEGURIDAD	COMPLEMENTO	5000	4	30	600										100																				250
S	BALIZAMIENTO	COMPLET. SIST. ALTA INTENSIDAD			700																															600
S	A.L.S.	CATI																																		700
S	CARTELES INFORMATIVOS																																			900
M	DEMARCACIÓN DIURNA	PISTA Y CALLES RODAJE																																		80
S	TERMINAL DE PASAJEROS	REMODELACIONES VARIAS																																		250
S	PASARELA TELESCÓPICA	005																																	350	
S	RED AGUA POTABLE	TORRE TANQUE 150 M3																																	1400	
S	PLANTA LÍQUIDOS CLOAC.																																		280	
S	HORNO INCINERADOR																																		300	
<b>GRUPO ELECTROGENOS - PARA EMERGENCIA OPERATIVA</b>					150																															150
<b>TOTALES GENERALES ANUALES</b>					1339	4050	5150	300	950	0	100	100	100	350	1100	2000	450	0	450	0	412	412	100	100	350	2100	3000	450	0	450	0	100	100	1000	27648	
C	BANQUINAS RODAJE		1100	15	60																															150
C	AMPLIACIÓN RODAJE	CAB 07	25300	1	140																															824
C	CONSTRUCCIÓN PLATAF.		13000	1	120																															3542
C	DEMARCACIÓN DIURNA																																			1550
C	BALIZAMIENTO	COMP. ALTA INTENSIDAD																																		200
C	CARTELES INFORMATIVOS																																			350
C	TERMINAL DE PASAJEROS	SEGUR. INDICAC. "PUECO"																																		150
C	TERMINAL DE CARGA		350	1	900	315																														3960
C	MOBILIARIO	10% TERMINAL PASAJEROS																																		180
C	PASARELA TELESCÓPICA																																			65
C	ESTACIONAMIENTO VEH.																																			331
C	RED AGUA POTABLE	AMPLIACIÓN	4410	1	50																															295
C	RED DE GAS	AMPLIACIÓN				150																														150
C	RED DESAGÜES CLOAC.	AMPLIACIÓN				50																														50
C	RED DESAGÜES PLUV.	AMPLIACIÓN				200																														200
C	RED ELÉCTRICA	AMPLIACIÓN				150																														150
C	RED TELEFÓNICA	AMPLIACIÓN				350																														350
C	RED DE INCENDIO	AMPLIACIÓN				100																														100
C	ILUMINACIÓN CALLES SEV.	AMPLIACIÓN				200																														200
C	AIRE ACONDICIONADO																																			175
C	SISTEMA 400 HZ																																			500
C	RED Y CÁMARA CCTV																																			800
<b>TOTALES GENERALES ANUALES</b>					350	865	1956	1806	751	1300	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2100	3113	1300	648	395	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14537	



**Aeropuerto: Río Grande**

Ciudad de aproximadamente 45.000 habitantes ubicada en la Tierra de Fuego; centro petrolero con presencia de industrias electrónicas, pesca y turismo. El aeropuerto se encuentra a 4 km de la ciudad y tiene una pista de asfalto de 2.000 x 40 m y una plataforma de hormigón de 8.400 m<sup>2</sup>. La terminal de pasajeros tiene una superficie de 750 m<sup>2</sup> con un estacionamiento para 140 vehículos. No existe terminal de carga. No se señalan trabajos de ampliación en curso de ejecución. El aeropuerto es utilizado prevalentemente para tráfico de cabotaje, con una modesta actividad internacional.

**Previsiones de tráfico (elaboración ÚBS):**

Año	1996	2000	2010	2020	2026
Pasajeros	123.000	182.000	298.000	481.000	643.000
Carga (t)	1.600	2.000	3.400	5.800	8.000
Mov. comerciales	6.400	7.100	10.000	15.000	19.900
Mov. av. general	3.400	3.700	4.500	5.500	6.200

Las principales tareas previstas en el pliego para adecuar el aeropuerto al nivel standard y las tareas de mantenimiento son:

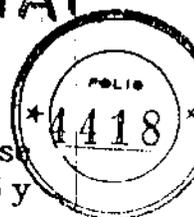
- en los primeros dos años: repavimentación y ensanche a 45 m de la pista, sellado de juntas, realización de 7 km de alambrado de seguridad y de 2,5 km de camino de seguridad, realización de balizamiento de alta intensidad, instalación de un A.L.S. sencillo y de un PAPI, nuevos grupos electrógenos, automatización de las luces de emergencia, ampliación de las áreas de estacionamiento vehicular (3.000 m<sup>2</sup>), adecuación de la red desagüe cloacal;
- a corto plazo (años 3-5): realización de una planta de depuración líquidos cloacales y de un tanque para agua potable.

Tareas relativas a la ampliación de capacidad:

- ampliación de la terminal de pasajeros (1.100 m<sup>2</sup> en el año 6 de la concesión, con una pasarela telescópica y 700 m<sup>2</sup> en el año 19 con otra pasarela telescópica) y adecuación de las redes y de las instalaciones;
- prolongar la pista 300 m en el año 17 y adecuar, como consecuencia, las banquetas, la calle de rodaje paralela y el balizamiento;
- ampliación de la plataforma (7.600 m<sup>2</sup>) en el año 18;
- ampliación de la zona carga (300 m<sup>2</sup> en el año 3 y 200 m<sup>2</sup> en el año 20);
- ampliación del estacionamiento vehicular (5.800 m<sup>2</sup>) en el cuarto año;
- nuevos grupos electrógenos en el año 23.

Durante el periodo de concesión, se comprobará si las inversiones indicadas son efectivamente necesarias y suficientes para hacer frente de manera adecuada al futuro incremento del tráfico aeroportuario. También podría ser necesaria una actividad de mantenimiento periódico de las infraestructuras y de las instalaciones.



**Aeropuerto: Salta**

Ciudad de aproximadamente 800.000 habitantes. El aeropuerto se encuentra a 6 km de la ciudad y tiene dos pistas de asfalto de 3.000 x 45 y de 2.400 x 30 m (esta última en condiciones de degradación) y una plataforma de hormigón de 14.400 m<sup>2</sup> con tres playas de estacionamiento. La terminal de pasajeros tiene una superficie de 2.300 m<sup>2</sup> (dos pisos). El aeropuerto es utilizado para tráfico de cabotaje e internacional.

**Previsiones de tráfico (elaboración UBS):**

Año	1996	2000	2010	2020	2026
Pasajeros	365.000	494.000	819.000	1.189.000	1.418.000
Carga (t)	1.400	1.700	2.900	4.300	5.300
Mov. comerciales	8.700	10.800	17.100	24.500	29.200
Mov. av. general	2.500	2.700	3.300	4.000	4.500

Las principales tareas previstas en el pliego para adecuar el aeropuerto al nivel standard y las tareas de mantenimiento son:

- en los primeros dos años: repavimentación de la pista 05/23 y de la calle de rodaje, reparación de la plataforma, realización de 11 km de alambrado de seguridad y de 4,5 km de calle perimetral, automatización de las luces de emergencia, central eléctrica, nuevos grupos electrógenos, remodelaciones en la terminal de pasajeros;
- a corto plazo (años 3-4 de la concesión): realización de las banquetas de ambas pistas, mejora del sistema de balizamiento e instalación de un PAPI en cabecera 19, iluminación de la plataforma aviones y realización de un horno incinerador;
- repavimentación de la pista 01/19 (programada en los años 11-12).

En el primero año de la concesión está programada la ampliación de la plataforma (8.600 m<sup>2</sup>). Otras tareas relativas a la ampliación de capacidad, programadas a partir del año 5 de la concesión, hasta el año 10, se refieren a:

- ampliación de la terminal de pasajeros (1.500 m<sup>2</sup>), con mobiliario y adecuación de las redes e instalaciones; nuevo edificio carga (200 m<sup>2</sup>);
- realización de la nueva torre de control y grupo operativo (500 m<sup>2</sup>);
- ampliación del estacionamiento vehicular (6.000 m<sup>2</sup>).

Después del año 17 está prevista una ampliación ulterior de la terminal de pasajeros, de la terminal de carga y del área de estacionamiento vehicular.

En el curso del periodo de concesión, se evaluará la efectiva necesidad de mantener en operación también la pista secundaria. Además se tomará en consideración la oportunidad de eventuales inversiones adicionales de desarrollo del área terminal, para adecuar el sistema al crecimiento de la demanda y mejorar al máximo los niveles de rentabilidad económica.



**Aeropuerto: San Fernando**

El aeropuerto constituye la principal estructura para aviación general-al servicio de la ciudad de Buenos Aires.

La pista es de asfalto, con dimensiones 1.300 x 30 m. Un sistema de calles de rodaje conecta la pista a la plataforma de aviones principal (4.000 m<sup>2</sup>) y a numerosas plataformas de hangares privados.

La terminal de pasajeros presenta dimensiones mínimas, y tiene un estacionamiento para 48 vehículos.

El aeropuerto es utilizado para tráfico de cabotaje e internacional.

**Previsiones de tráfico (elaboración UBS):**

Año	1996	2000	2010	2020	2026
Pasajeros	313	380	570	850	1.100
Carga (t)	-	-	-	-	-
Mov. comerciales	46	70	100	150	190
Mov. av. general	21.900	25.700	38.000	56.300	71.200

Las principales tareas previstas en el pliego son:

- en los primeros dos años: repavimentación de la pista, de las calles de rodaje y de la plataforma, realización de 6,6 km de alambrado de seguridad y de 6,6 km de calles perimetrales, construcción de un edificio para el servicio contra incendio, adecuación de las redes y de las instalaciones, realización de la iluminación de la plataforma y del sistema viario;
- a corto-mediano plazo (antes del año 13 de la concesión): ampliación y ensanche de la pista, construcción de las banquetas y de las nuevas calles de rodaje (1.600 m), ensanche y ampliación de las calles de rodaje existentes, realización de nuevas plataformas, construcción de una nueva terminal de pasajeros (1.500 m<sup>2</sup>) con adecuación de redes e instalaciones, ampliación de la vialidad interna y de los estacionamientos vehicular (3.000 m<sup>2</sup>), construcción de una nueva planta de depuración y de un horno incinerador, instalación de dos grupos electrógenos, instalación de PAPI, A.L.S. reducido y balizamiento en cat. I.

El futuro rol del aeropuerto de San Fernando será definido en el curso del periodo de concesión y, al mismo tiempo, se verificará la oportunidad de realizar todas las inversiones de desarrollo infraestructural previstas. De todas maneras, se garantizarán siempre la plena seguridad de las operaciones, la completa funcionalidad y la rentabilidad comercial del sistema.



**Aeropuerto: San Juan**

El aeropuerto se encuentra a 11 km del centro de la ciudad y posee dos pistas paralelas (2.460 x 45 m), una de las cuales es de tierra.

La plataforma es de 25.000 m<sup>2</sup>, con tres posiciones de estacionamiento.

La terminal de pasajeros tiene una superficie de 2.200 m<sup>2</sup>; no existe terminal de carga. La playa de estacionamiento tiene capacidad para 100 vehículos.

El aeropuerto se utiliza principalmente para tráfico de cabotaje, pero también se utiliza para actividad internacional (conexiones con Chile).

**Previsiones de tráfico (elaboración UBS):**

Año	1996	2000	2010	2020	2026
Pasajeros	96.000	124.000	177.000	238.000	279.000
Carga (t)	260	370	540	760	910
Mov. comerciales	2.400	2.900	4.000	5.400	6.400
Mov. av. general	900	980	1.200	1.450	1.650

Las principales tareas previstas en el pliego para adecuar el aeropuerto al nivel standard y las tareas de mantenimiento son:

- en los primeros dos años: repavimentación de pista, calle de rodaje y banquetas, sellado de juntas de la plataforma, realización de 6,8 km de alambrado y de 3,2 km de camino perimetral, realización de red, tanque y cisterna para agua potable y reparación de la red desagüe pluvial;
- a breve plazo (años 3-5): repavimentación de la plataforma, realización del sistema de balizamiento de alta intensidad, instalación de un PAPI, realización de una planta de depuración líquidos cloacales.

**Tareas relativas a la ampliación de capacidad:**

- inmediata ampliación del área de estacionamiento vehicular (aprox. 1.800 m<sup>2</sup>) y adecuación de la iluminación de las calles.

La programación temporal de las inversiones propuestas será verificada en el curso del periodo de concesión; con el fin de adecuar las obras al efectivo crecimiento del tráfico. Se evaluará también la eventual necesidad de efectuar inversiones adicionales de mantenimiento periódico de las infraestructuras y de las instalaciones.



**Aeropuerto: San Luis**

Ciudad con aprox. 150.000 habitantes. El aeropuerto está ubicado a 3 km del centro. La pista mide 2.950 x 30 m y dos calles de rodaje la conectan con la plataforma de aviones que es de 14.000 m<sup>2</sup> y permite estacionar a tres aviones. Todas las infraestructuras están realizadas con conglomerado bituminoso y las pavimentaciones están deterioradas. La terminal de pasajeros tiene una superficie de aprox. 1.000 m<sup>2</sup>, con estacionamiento para 100 vehículos. El aeropuerto se utiliza para tráfico de cabotaje.

**Previsiones de tráfico (elaboración UBS):**

Año	1996	2000	2010	2020	2026
Pasajeros	53.000	70.000	99.000	134.000	156.000
Carga (t)	180	150	230	340	420
Mov. comerciales	1.300	1.600	2.300	3.100	3.600
Mov. av. general	1.000	1.100	1.300	1.700	1.900

Las principales tareas previstas en el pliego para adecuar el aeropuerto al nivel standard y las tareas de mantenimiento son:

- en los primeros dos años: repavimentación de pista, calle de rodaje y plataforma, ampliación de las banquetas, remodelaciones varias de la terminal de pasajeros y ampliación del estacionamiento vehicular (2.100 m<sup>2</sup>), realización de 8,5 km de alambrado de seguridad y de 3,5 km de camino de seguridad, instalación de balizamiento de alta intensidad, inversiones sobre la red de drenaje de agua pluvial;
- a breve plazo (años 3-4): iluminación de la plataforma, instalación de un PAPI, realización de tanque y cisterna para el agua potable y de una planta de depuración líquidos cloacales, trabajos relativos a la red de aguas cloacales, instalación de un grupo electrógeno y automatización de las luces de emergencia.

**Tareas relativas a la ampliación de capacidad:**

- hasta el año 10 de la concesión no están previstos trabajos de ampliación de la capacidad operativa; desde ese año se prevé la ampliación de la terminal de pasajeros (2.400 m<sup>2</sup>), con el mobiliario, la modificación de las redes y de las instalaciones y la ampliación del área de estacionamiento vehicular (3.000 m<sup>2</sup>); una ulterior ampliación de la terminal de pasajeros está prevista para el año 19 (aprox. 700 m<sup>2</sup>);
- en los años 20 y 21 se prevé el ensanche de la pista a 45 m y la reconstrucción de las banquetas.

La efectiva necesidad de desarrollar el área terminal con las modalidades previstas en el plan de inversiones será verificada en el curso del periodo de concesión, con el fin de adecuarse al crecimiento del tráfico y mejorar al máximo los niveles de funcionalidad y rentabilidad del sistema. Además podrían resultar necesarias eventuales inversiones adicionales de mantenimiento periódico de las infraestructuras y de las instalaciones.



802141  
**ORIGINAL****Aeropuerto: San Rafael**

Ciudad con aproximadamente 180.000 habitantes.

El aeropuerto está ubicado a 7 km del centro; posee una pista de asfalto de 2.260 x 30 m, conectada con la plataforma (6.800 m<sup>2</sup>) por medio de dos calles de rodaje. Las posiciones de estacionamiento de aviones son cuatro. La terminal de pasajeros tiene una superficie de sólo 120 m<sup>2</sup>, con una playa de estacionamiento para 50 vehículos. No existe terminal de carga. El aeropuerto es utilizado sólo para vuelos de cabotaje.

**Previsiones de tráfico (elaboración UBS):**

Año	1996	2000	2010	2020	2026
Pasajeros	12.300	17.500	29.200	42.000	50.000
Carga (t)	25	45	85	130	160
Mov. comerciales	540	740	1.230	1.760	2.100
Mov. av. general	580	630	760	930	1.050

Para este aeropuerto están previstas en el futuro solamente operaciones diurnas y visual.

Las principales tareas previstas en el pliego son:

- mantenimiento de pista, calles de rodaje y plataforma en los años 6 y 24 de la concesión;
- realización del alambrado de seguridad en el tercer año;
- trabajos de desarrollo y mantenimiento en la terminal de pasajeros en los años 10 y 18.

En el período de la concesión se evaluará la efectiva necesidad de eventuales obras para mejorar al máximo la seguridad de las operaciones, el nivel del servicio brindado y la rentabilidad del sistema.





### Aeropuerto: Santa Rosa

Santa Rosa es una ciudad comercial, capital de la Provincia de La Pampa, ubicada en una importante zona agrícola.

El aeropuerto, situado a 5 km de la ciudad, posee una pista de asfalto de 2.300 x 30 m y una plataforma de 7.500 m<sup>2</sup>.

La terminal de pasajeros tiene una superficie inferior a 500 m<sup>2</sup>, con un área de estacionamiento para 100 vehículos. No existe terminal de carga.

No se señalan trabajos de potenciamiento en curso de ejecución.

El aeropuerto presenta tráfico exclusivamente de cabotaje y no están previstas modificaciones al respecto.

### Previsiones de tráfico (elaboración UBS):

Año	1996	2000	2010	2020	2026
Pasajeros	32.000	42.000	62.000	88.000	106.000
Carga (t)	20	40	70	110	130
Mov. comerciales	1.400	1.800	2.600	3.700	4.400
Mov. av. general	2.000	2.100	2.600	3.200	3.600

Las principales tareas previstas en el pliego para adecuar el aeropuerto al nivel standard y las tareas de mantenimiento son:

- en los primeros dos años: repavimentación de la pista, de la calle de rodaje, de la plataforma y de las banquetas, realización de 6,4 km de alambrado y de 3,8 km de calles internas, realización del sistema de balizamiento de alta intensidad, nuevos grupos electrógenos, automatización de las luces de emergencia;
- a breve plazo (años 3-4 de la concesión): sellado de las juntas, realización de una planta de depuración líquidos cloacales e instalación del PAPI.

### Tareas relativas a la ampliación de capacidad:

- ampliación de la terminal de pasajeros (1.800 m<sup>2</sup> inmediatamente y 3.600 m<sup>2</sup> en el año 21 de la concesión), con consecuentes trabajos para adecuar redes e instalaciones;
- adecuar la iluminación de la plataforma en el año 5;
- ampliación del estacionamiento vehicular en los años 1, 6 y 22;
- nuevos grupos electrógenos en el cuarto año;
- adecuar los sistemas de iluminación de la red vial en los años 7 y 22.

Durante el periodo de concesión, se verificará la efectiva necesidad de las inversiones de desarrollo de la capacidad propuestas en el plan de inversiones, con el fin de ligarlas al crecimiento del tráfico y mejorar al máximo los aspectos comerciales y la rentabilidad global del sistema.



**Aeropuerto: Santiago del Estero**

El aeropuerto está situado a 6 km de la ciudad.

La pista tiene como dimensiones 2.400 x 45 m. La plataforma de aviones es de hormigón, con una superficie de 10.000 m<sup>2</sup>, y admite el estacionamiento de tres aviones.

La terminal de pasajeros tiene una superficie inferior a 1.000 m<sup>2</sup>, con un área de estacionamiento para 180 vehículos. No existe terminal de carga.

El aeropuerto es utilizado sólo para vuelos de cabotaje.

**Previsiones de tráfico** (elaboración UBS):

Año	1996	2000	2010	2020	2026
Pasajeros	29.000	38.000	54.000	73.000	85.000
Carga (t)	60	170	270	390	480
Mov. comerciales	850	1.000	1.350	1.800	2.100
Mov. av. general	1.600	1.750	2.150	2.600	3.100

Las principales tareas previstas en el pliego para adecuar el aeropuerto al nivel standard y las tareas de mantenimiento son:

- en los primeros dos años: reparación parcial de la pista, sellado de juntas de la plataforma, realización de 7,8 km de alambrado y de 4,1 km de caminos de seguridad, realización de obras para la provisión de agua, instalación de un grupo electrógeno y automatización de las luces de emergencia;
- a breve plazo (años 3-7 de la concesión): repavimentación de pista, calle de rodaje y plataforma, instalación de un PAPI y del sistema de balizamiento, conexión de la red desagüe cloacal y realización de la planta para la depuración de los líquidos cloacales.

Tareas relativas a la ampliación de capacidad:

- entre los años 3 y 6 de la concesión están previstas ampliaciones de la terminal de pasajeros (1.300 m<sup>2</sup>) con su respectivo mobiliario, ampliación del estacionamiento vehicular (4.300 m<sup>2</sup>) y adecuación de las redes y de las instalaciones.

La distribución en el tiempo de las inversiones previstas en el plan de inversiones deberá ser verificada en el curso del periodo de concesión para adecuar la realización de las obras al efectivo desarrollo de la demanda. Eventualmente podrán resultar necesarias también inversiones adicionales relacionadas con el mantenimiento periódico del sistema y el desarrollo de los aspectos comerciales.



**Aeropuerto: Tucumán**

El aeropuerto, que se encuentra aproximadamente a 12 km de la ciudad, posee una pista de hormigón de 2.900 x 45 m; también las calles de rodaje y la plataforma, con superficie de 16.800 m<sup>2</sup>, son de hormigón. Las posiciones disponibles para estacionamiento de aviones son tres.

La terminal de pasajeros tiene una superficie de 6.150 m<sup>2</sup>, con un área de estacionamiento para 450 vehículos.

No existe una terminal de carga y se utiliza la vieja zona de estacionamiento para acumular la carga que llega o sale.

Actualmente el aeropuerto no se utiliza para tráfico internacional, aún estando habilitado para tales operaciones.

**Previsiones de tráfico (elaboración UBS):**

Año	1996	2000	2010	2020	2026
Pasajeros	398.000	523.000	648.000	820.000	952.000
Carga (t)	2.700	2.400	3.050	4.000	4.700
Mov. comerciales	9.700	12.800	16.300	21.000	24.600
Mov. av. general	2.700	3.000	3.600	4.400	5.000

El aeropuerto de Tucumán va a hacer parte de la concesión desde el segundo año.

Las principales tareas previstas en el pliego para adecuar el aeropuerto al nivel standard y las tareas de mantenimiento son:

- en los primeros años: mantenimiento de las superficies de hormigón de pista y plataforma, realización de 9,5 km de alambrado, completar el sistema de balizamiento, realización de la red de drenaje aguas pluviales, suministro de un nuevo grupo electrógeno y automatización de las luces de emergencia;
- a breve plazo (años 3-6 de la concesión): mantenimiento de la superficie en hormigón de las calles de rodaje, sellado de juntas, instalación de un PAPI (cabecera 01) y de un A.I.S. cat. I.

No están previstas tareas relativas a la ampliación de capacidad operativa.

En el curso del periodo de concesión se podrán determinar eventuales inversiones de desarrollo de la capacidad aeroportuaria (por ejemplo para lo que respecta al área de mercancías), relacionadas con el efectivo incremento de la demanda.





**Aeropuerto: Viedma**

El aeropuerto se encuentra a 7 km del centro de la ciudad y posee dos pistas de asfalto: la principal de dimensiones 2.550 x 45 m y la secundaria de 1.600 x 45 m. La plataforma de aviones es de hormigón y presenta una superficie de 10.600 m<sup>2</sup>, permitiendo el estacionamiento simultáneo de dos aviones.

La terminal de pasajeros tiene una superficie de 850 m<sup>2</sup>, con un área de estacionamiento para 280 vehículos. No existe terminal de carga.

El aeropuerto se utiliza para vuelos de cabotaje.

**Previsiones de tráfico (elaboración UBS):**

Año	1996	2000	2010	2020	2026
Pasajeros	31.000	43.000	78.000	134.000	181.000
Carga (t)	40	100	180	320	430
Mov. comerciales	3.200	3.500	6.000	10.000	13.400
Mov. av. general	1.150	1.250	1.500	1.850	2.100

El aeropuerto de Viedma va a hacer parte de la concesión desde el segundo año.

Las principales tareas previstas en el pliego para adecuar el aeropuerto al nivel standard y las tareas de mantenimiento son:

- en los primeros años: reparación de la pista secundaria, reparación de la plataforma, repavimentación de las banquetas de la pista principal, instalación de PAPI en la pista 10/28, completar el sistema de balizamiento, realización de una nueva cisterna para el agua potable, instalación de un grupo electrógeno y automatización de las luces de emergencia;
- a breve plazo (años 3-8 de la concesión): repavimentación de la pista principal y de la calle de rodaje; refuerzo del alambrado de seguridad, realización de un camino de seguridad (4,7 km), trabajos relativos a la red cloacal y realización de una planta de depuración líquidos cloacales.

**Tareas relativas a la ampliación de capacidad:**

- después del año 9 de la concesión está prevista la ampliación de la terminal de pasajeros (1.600 m<sup>2</sup>) con el respectivo mobiliario y todas las redes; también están previstas la realización de un área carga (200 m<sup>2</sup>) y la iluminación de la plataforma.

El incremento del tráfico aeroportuario efectivamente registrado en el curso del periodo de concesión consentirá evaluar si son justificables las inversiones previstas de recalificación de la pista secundaria; también se podrán definir eventuales necesidades de mantenimiento periódico de las instalaciones y de las infraestructuras.



**ORIGINAL****Aeropuerto: Villa Reynolds**

El aeropuerto está situado a 12 km de la ciudad de Villa Mercedes, posee dos pistas de asfalto, ambas de 2.400 m, y una calle de rodaje de asfalto. La plataforma de hormigón tiene una superficie de aprox. 5.000 m<sup>2</sup> con cuatro posiciones para aviones.

La terminal de pasajeros tiene una superficie de 1.000 m<sup>2</sup>, con un estacionamiento para 50 vehículos. No existe terminal de carga.

El aeropuerto es utilizado solamente para vuelos de cabotaje.

**Previsiones de tráfico (elaboración UBS):**

Año	1996	2000	2010	2020	2026
Pasajeros	24.600	25.200	58.000	84.000	100.000
Carga (t)	-	130	230	370	460
Mov. comerciales	720	980	1.600	2.300	2.800
Mov. av. general	860	940	1.140	1.400	1.570

Para este aeropuerto están previstas en el futuro solamente operaciones diurnas y visuales.

Las principales tareas previstas en el pliego son:

- mantenimiento de la pista, de la calle de rodaje y de la plataforma en los años 1, 17 y 24 de la concesión;
- inmediata realización del alambrado;
- trabajos en la terminal de pasajeros en los años 8 y 26.

En el período de concesión se evaluará la efectiva necesidad de eventuales obras para mejorar al máximo la seguridad de las operaciones, el nivel del servicio brindado y la rentabilidad del sistema.



ORIGINAL



#### 4. TABLA RECOPIULATORIA DE LAS INVERSIONES

Al cierre del documento se proporciona una tabla recopilatoria en la que se destacan, para todo los aeropuertos objeto de la concesión y para la globalidad del sistema, la cantidad anual de las inversiones previstas y el total relativo a la entera duración de la concesión.

Los datos anuales de inversión relativos al conjunto de los aeropuertos y la curva de acumulación de las inversiones son presentados también en forma gráfica en el diagrama siguiente.

Como ya adelantamos, el total de las inversiones propuesta supera en valor la cantidad mínima obligatoria establecida por el Ente Concedente y se prevén obras adicionales para un monto total de aproximadamente 105 millones de dólares estadounidenses.

En la tabla a continuación se destacan también otras inversiones adicionales (desarrollo de proyectos, ingeniería básica y de detalle) que se han calculadas como el cinco por ciento de los costos previstos solo para la realización de:

- infraestructuras,
- edificios,
- obras civiles complementarias (viaductos, puentes, etc.).

Tale cuota del cinco por ciento no se ha aplicado a instalaciones y aparados.

  
MAXIMO BOMCHIL  
REPRESENTANTE LEGAL

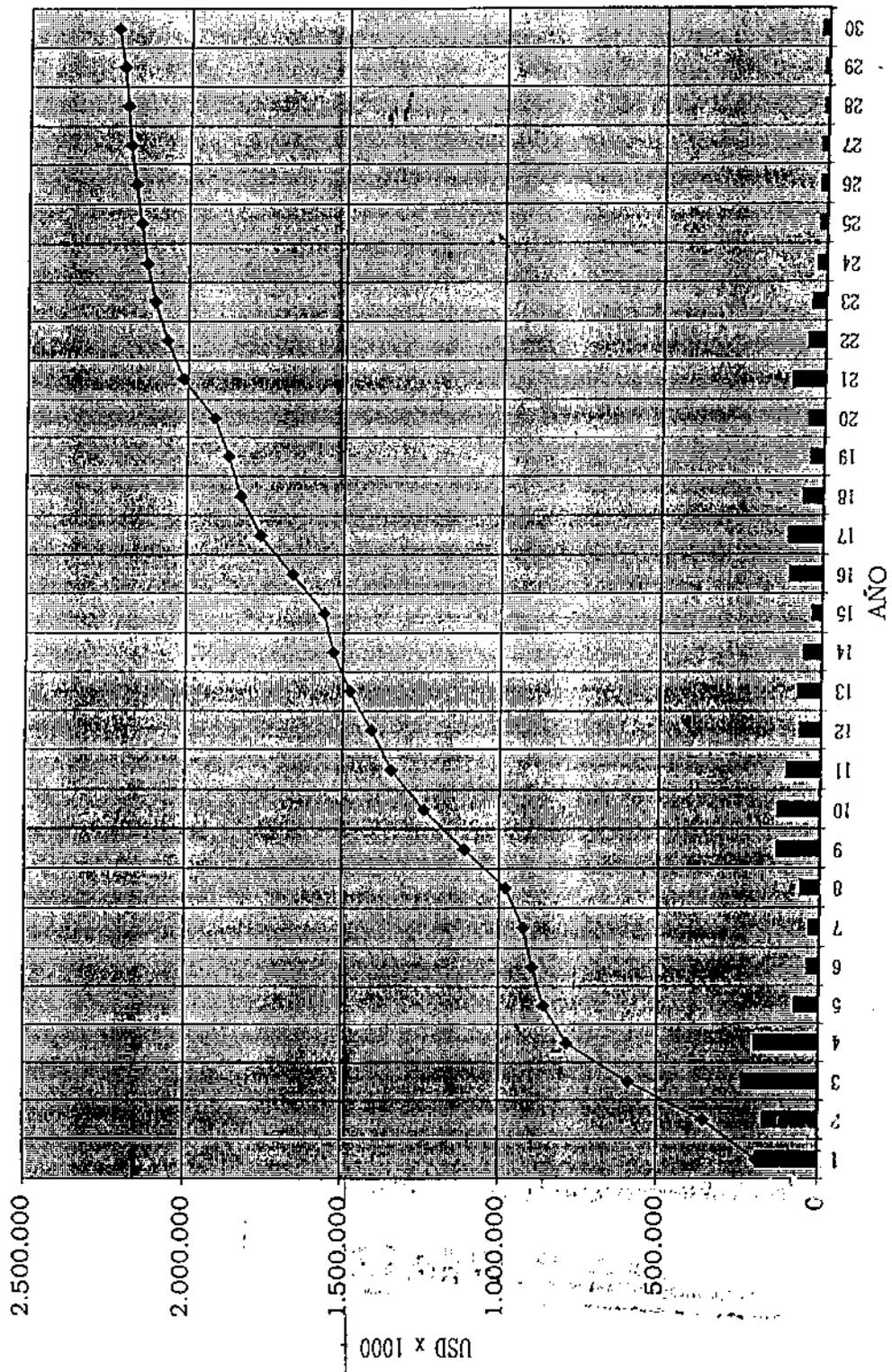


# AEROPUERTOS ARGENTINOS - PLAN DE INVERSIONES

002155  
ORIGINAL



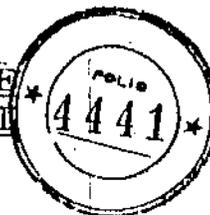
Inversión anual  
 Inversión total



**MAXIMO BOMCHIL**  
 REPRESENTANTE LEGAL

ORIGINAL

5. INDICACIONES SOBRE LAS MODALIDADES DE CONSTRUCCION Y DE UTILIZACION DE LOS MATERIALES, EL MANTENIMIENTO MAYOR CORECTIVO Y LA SEGURIDAD



5.1 Modalidades de construcción y de utilización de los materiales

La definición de las especificaciones constructivas será desarrollada, como es natural, en el curso de la proyectación ejecutiva de cada una de las obras propuestas, la cuál será efectuada por los técnicos especialistas del grupo después de la adjudicación de la licitación. Los proyectos estarán en un todo de acuerdo con las indicaciones del plan maestro desarrollado para cada uno de los aeropuertos, de acuerdo a la concesión, y serán presentados para su aprobación al ORSNA.

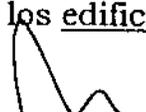
De todos modos, aparece oportuno indicar, en el presente plan de inversiones, algunas consideraciones generales que resguardan las características constructivas que entendemos efectuar sobre los aeropuertos argentinos, y que integran las indicaciones incluidas en el capítulo del Plan Maestro del "Nuevo Ezeiza" y en las tablas recopilatorias de las inversiones previstas para los aeropuertos menores.

Las siguientes indicaciones, están basadas sobre la experiencia adquirida por los expertos de la SEA en la gestión y proyectación de aeropuertos en varias partes del mundo; experiencia sólidamente verificada y mantenida en constante desarrollo tecnológico de última generación.

Por cuanto a lo que concierne a la infraestructura (pistas, plataformas y calles de rodajes), la proyectación será conducida siguiendo las normas y recomendaciones expresas de la OACI, para todos los componentes constructivos (fundaciones, bases de pavimentación, pavimentación en conglomerado asfáltico y-o en hormigón, sistemas de drenaje, sistemas luminosos de asistencia al vuelo, señalización, etc.) Por cada uno de los aeropuertos cedidos en concesión, las características proyectuales se proyectaran en base a la entidad del tráfico servido y a través de la definición del "aéreo crítico" que comprometa al aeropuerto en cuestión.

También los sistemas de acceso al aeropuerto y al estacionamiento de vehículos, serán proyectados y realizados utilizando material de elevada calidad, que garanticen modularidad, facilidad constructiva, notable resistencia al uso, baja necesidad de mantenimiento y comprendiendo también a todas las obras complementarias (sistemas de drenajes, señales horizontales y verticales, sistema de iluminación, sistematización de las áreas verdes circundantes, parquización, etc.).

Por cuanto a lo que concierne a la proyectación de los edificios (terminal

  
MAXIMO BOMCHIL  
REPRESENTANTE LEGAL



de pasajeros y carga, edificios menores distribuidos al interno del predio aeroportuario, etc.), la elección tipológica y las características proyectuales serán estrechamente ligadas a la destinación del uso como así también al volumen y a la estructura del tráfico servido.

En todos los casos, se buscará y garantizará un elevado nivel de automatización y mecanización, terminaciones diferenciadas y adecuadas a la importancia del edificio, características de funcionalidad, racionalidad distributiva, alta facilidad de mantenimiento, garantía de larga duración en el tiempo, calidad, actualización, guardando obviamente los aspectos estéticos de la obra realizada.

En todos los edificios se tendrán presente también las normas y exigencias de standard internacionales para la proyectación detallada ante la presencia ya sea de personas discapacitadas y minusválidas.

La tipología funcional y la constructiva serán elegidas sobre la base de las reales necesidades locales y con el fin de optimizar el tiempo y el costo de construcción, garantizando asimismo óptimos resultados, ya sea tanto para la gestión aeroportuaria como para la comercial, buscando el nivel de confort necesario al usuarios.

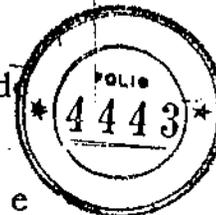
Donde sea posible, se hará el mayor uso de materiales de producción local, contribuyendo de este modo al desarrollo económico propio del área servida y ordenando las nuevas construcciones a las características culturales propias de la zona y de sus usuarios.

Las estructuras podrán ser realizada ya sea con cemento armado (normal o pre-armado) como en acero. En la realización de las fachadas externas, se buscará una importante utilización de áreas vidriadas (con específicas características de absorción sonora y de aislamiento térmico), que garanticen una elevada luminosidad del ambiente interno y un aspecto de edificio extremadamente estético desde lo externo, aprovechando de esta manera la agradable visión panorámica posible para cada aeropuerto.

Las terminaciones internas, serán de elevado nivel, sobretodo en las áreas públicas, garantizando sobremanera la durabilidad y la facilidad de mantenimiento. Para las áreas operativas y de servicios se privilegiarán en cambio (buscando la excelencia de los materiales utilizados) los aspectos ligados a la funcionalidad de utilización y a la optimización de los aspectos derivados de su utilización y exigencia. Como ejemplo para ambos podemos citar, según el caso, mármoles, cerámicas, granitos, etc.

También, por cuanto resguarda al mobiliario como así también a la decoración y a los equipos especiales (ascensores, escaleras mecánicas, sistema de transporte de equipajes, mostradores de check-in, mostradores de control, pasarelas telescópicas, sistemas de información al público, etc.) se valorizará la posibilidad de utilizar elementos de producción argentina (cuando sean disponibles en calidad y tecnología), siendo siempre confrontada la calidad de la oferta de tales productos, con las más prestigiosas marcas internacionales de alta experiencia

para este tipo de sistema, buscando el modo de garantizar seguridad de trabajo, funcionalidad, facilidad de mantenimiento y armonía.



En cuanto a lo que comprende a las instalaciones (redes externas e instalaciones internas a cada edificio) se elegirán materiales de alta calidad y gran resistencia, para garantizar una alta duración, un funcionamiento continuado del sistema, elevados niveles de monitoreo de las redes y de control centralizado, etc.

Particular importancia revestirá la elección de las instalaciones del tipo ecológico (sistemas de depuración del agua servida e incineramiento de basura y desechos), que deberán poder garantizar con las últimas tecnologías aplicadas, un elevado nivel de seguridad ambiental en cumplimiento de los últimos estándares internacionales aeroportuarios.

### 5.2 Mantenimiento mayor correctivo

Todas las inversiones de mantenimiento mayor correctivo, ya están descriptas en las tablas de detalle de las obras que se realizarán en los diferentes aeropuertos, identificados con la letra "M".

De todos modos resulta oportuno señalar que, después de la iniciación de la concesión, se establecerá un programa específico de mantenimiento mayor correctivo programado para todos los aeropuertos, con finalidad de tipo "preventivo", con el fin de disminuir la posibilidad de fallas que puedan mermar la plena operatividad del sistema, y de "rápida intervención" para subsanar con lógica de intervención preventiva rápida y segura las eventuales fallas que pudieran presentarse.

La estructura de mantenimiento de los aeropuertos argentinos será organizada siguiendo el esquema ya consolidado y en aplicación en la SEA, para todos los aeropuertos directamente gestionados, y se hará uso de la más moderna metodología en cuanto a la intervención técnica, control de la calidad, control del servicio, análisis de tipo estadístico y procesos de back-up, etc.

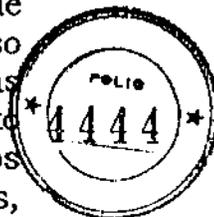
### 5.3 Seguridad

Por cuanto a lo que concierne a los aspectos ligados a la seguridad de todas las operaciones aeroportuarias, además de los parámetros proyectuales indicados por los organismos internacionales operantes en el sector (respecto a la distancia de seguridad, superficie de limitación de obstáculos, adopción de oportunos sistemas de asistencia al vuelo, señalización internacional reconocida, etc.), se procederá a la realización de toda la obra necesaria de seguridad "pasiva" (como ejemplo, cercos perimetrales para todos los aeropuertos objeto de la concesión, sistema de control de los accesos a áreas operativas

MAXIMO BOMCHIL  
REPRESENTANTE LEGAL

ORIGINAL

específicas, sistemas TVCC en los edificios con mayor presencia de público, etc), y de un eficiente sistema de rápida intervención en caso de incidentes/accidentes (estaciones de Bomberos adecuadas a las necesidades y oportunamente ubicadas, sistema de relevamiento automático de incendio, redes anti-incendios internas y externas a los edificios, puntos de rápido socorro a todas las terminales de pasajeros, sistemas de alarmas, etc.).



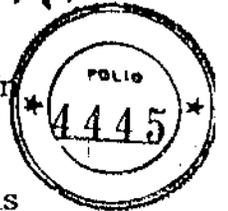
Las instalaciones presentes en cada aeropuerto serán proyectadas y realizadas teniendo en consideración los aspectos de seguridad (redes de descarga a tierra, sistemas de control centralizados, etc.) de acuerdo a las exigencias internacionales.

En la elección de los materiales y de las tipologías constructivas se tendrá siempre presente la necesidad de garantizar la completa seguridad de todas las personas presentes en el aeropuerto, evitando la utilización de elementos potencialmente peligrosos, ya sea por las características propias y por la posibilidad de un paulatino aumento de la degradación en el tiempo, que pueda producir una disminución de las características de prestación originales.

#### 6. ANÁLISIS DEL DESARROLLO AEROPORTUARIO CON RELACIÓN AL DESARROLLO TURÍSTICO DEL PAÍS

Uno de los objetivos principales del Concesionario va a consistir en la ampliación de los aspectos operativos y funcionales de cada aeropuerto, con el fin de incrementar su capacidad de servir los flujos turísticos destinados a las diversas provincias del País y contribuir en el paulatino desarrollo de las potencialidades turísticas expresadas no sólo por las localidades ya actualmente famosas y meta de un importante número de visitantes (San Carlos de Bariloche, Iguazú, Mar del Plata, etc.), si no también por aquellas áreas que, si bien disponiendo de notables atractivos naturales, paisajísticos y/o culturales, no representan aún metas importantes de atracción para el turismo internacional. Se deberán tomar en consideración las diversas formas de turismo: además de los pasajeros de vacaciones, se intentará atraer hacia las localidades argentinas, también componentes de turismo congresual, estudiantil, deportivo, etc.

La necesidad de correlar el desarrollo del sistema aeroportuario con el futuro crecimiento de las actividades turísticas en Argentina está confirmado por el monto de inversiones que son previstas en el sector receptivo en los próximos años (aproximadamente 400 millones de dólares estadounidenses). Estas inversiones, para poder producir el

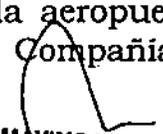
2060  
**ORIGINAL**

máximo beneficio, deberán ser suportadas por idóneas inversiones en los sistemas infraestructurales de transporte.

Por parte del administrador aeroportuario, de acuerdo con las Autoridades Locales, lo anterior podrá ser realizado por medio de:

- actividades promocionales que alienten a las Compañías aéreas, frente a una mejor y más amplia oferta de servicios en tierra, para incrementar los enlaces con las diversas localidades argentinas, facilitando de esta manera el acceso a las regiones servidas por los aeropuertos objeto de la concesión;
- soporte de las actividades promocionales en el extranjero realizadas por el Ministerio del Turismo Argentino y por las asociaciones que se encargan del desarrollo turístico de las diversas provincias;
- soporte de las actividades de desarrollo de los enlaces públicos de superficie entre el aeropuerto y las principales localidades turísticas de los alrededores;
- soporte de la realización de nuevos establecimientos receptivos que proporcionen alojamiento también a flujos importantes de tráfico turístico, tales que hagan conveniente, para las compañías aéreas, la efectución de vuelos chárter directos también desde largas distancias (América del Norte y Europa);
- soporte informativo y organizativo a las Autoridades en el desarrollo de un papel internacional para los aeropuertos de notable interés turístico;
- desarrollo, en las terminales de pasajeros, de áreas destinadas a servicios para los turistas (oficinas de información turística, centro de reservas hoteleras, empresas de alquiler de coches, etc.);
- desarrollo, dentro de las áreas aeroportuarias, de nuevos atractivos recreativos y comerciales para el público (salas de juego, duty free shops, tiendas de productos artesanales y souvenirs, bares y restaurantes; etc.);
- respeto de los aspectos paisajísticos y medioambientales y valorización del ambiente natural existente;
- etc.

Además de las actividades de carácter general indicadas anteriormente, se podrán desarrollar también, a nivel de cada aeropuerto, acuerdos específicos con las Autoridades Locales, las Compañías Aéreas de

  
**MAXIMO BOMCHIL**  
REPRESENTANTE LEGAL

**ORIGINAL**

chárter, los "tour operators", los hoteles y todos los demás operadores turísticos, para integrar de la mejor manera todos los aspectos que componen un viaje, reducir al mínimo los costes y ofrecer al turista una imagen global de eficiencia, confort, seguridad y relax.

Lo anterior consentirá desarrollar también formas de publicidad "directa" del País por parte de los viajeros que ya lo visitaron, incrementando de esta forma el atractivo de Argentina sobre los flujos turísticos internacionales.

#### 7. ASPECTOS DE POLÍTICA AMBIENTAL RELACIONADOS CON EL ÁMBITO AEROPORTUARIO

Otro aspecto extremadamente importante que el Concesionario tomará detenidamente en consideración durante el periodo de administración de los aeropuertos argentinos, guarda relación con la recuperación de las áreas aeroportuarias actualmente sujetas a fuerte polución y con la salvaguardia del medio ambiente que rodea las áreas de establecimiento de todos los aeropuertos objeto de la concesión.

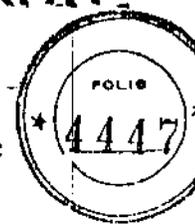
La evaluación de los fenómenos de impacto sobre el territorio ocasionados por las actividades aeronáuticas y la eventual mitigación de sus aspectos negativos tal interior y al exterior del predio aeroportuario, representa en efecto uno de los elementos mayormente importantes para una gestión correcta del sistema aeroportuario, dado que permite valorizar indudables ventajas económicas producidas en el territorio servido por la presencia del aeropuerto, sin descargar sobre la población residente eventuales fenómenos perturbadores y/o degradación del medio ambiente, que en algunos casos podrían llevar a formas de protesta seguramente no auspiables.

El Concesionario se encargará por tanto de producir, cuando necesario, paralelamente a la redacción de los planes maestros aeroportuarios prevista dentro de dos años a partir de la fecha de comienzo de la concesión, también un estudio de impacto ambiental que, sobre la base de las características propias de cada aeropuerto, de las inversiones de desarrollo propuestas y del tipo de tráfico atendido, podrá mayormente profundizar los aspectos siguientes:

- planificación general del territorio que rodea el aeropuerto y relación con los instrumentos urbanísticos vigentes;
- definición de formas de salvaguardia para la explotación de las actividades de desarrollo de las áreas que rodean el aeropuerto;
- recalificación medioambiental de las áreas aeroportuarias dadas en

**MAXIMO BOMCHIL**  
REPRESENTANTE LEGA

ORIGINAL



- concesión;
- análisis de eventuales variaciones hidrológicas y geomorfológicas;
  - control del consumo energético (agua, energía eléctrica, combustible para calefacción, etc.);
  - recogida y descontaminación de las aguas negras y de las aguas de "primera lluvia";
  - recogida y descontaminación de fenómenos de polución del suelo;
  - recogida y tratamiento de las basuras sólidas;
  - limitación de los fenómenos de molestia acústica;
  - limitación de los fenómenos de polución atmosférica;
  - organización de los flujos de tráfico vehicular de/para los centros servidos por el aeropuerto;
  - conservación de los caracteres paisajísticos originales;
  - arreglo a verde de las áreas pertenecientes al aeropuerto<sup>1</sup>;
  - etc.

En la determinación de las actividades indicadas anteriormente de análisis medioambiental, el Concesionario recurrirá a las contribuciones de expertos del sector, así como al empleo de programas de elaboración de datos específicos y actualizados, como por ejemplo:

- el modelo INM (Integrated Noise Model) producido por la estadounidense Federal Aviation Administration, para calcular las "curvas isofónicas", es decir los fenómenos de molestia acústica ocasionados por el tráfico aéreo sobre el territorio que rodea el aeropuerto;
- el modelo EDMS (Emission and Dispersion Model System) producido también éste por la Federal Aviation Administration y empleado para cuantificar los fenómenos de polución atmosférica producida, en las áreas que rodean el aeropuerto, tanto por parte del tráfico aéreo como por parte de las demás fuentes polucionadoras eventualmente presentes en correspondencia con el aeropuerto (medios de rampa, tráfico vehicular, depósitos de carburante, plantas industriales, etc.).

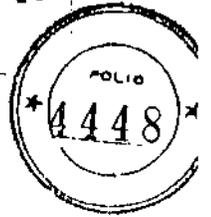
El Concesionario se encargará también, luego de haber profundizado los aspectos antedichos, de proponer, y - donde le compete - poner en acto, eventuales medidas de mitigación de los fenómenos molestos, con el fin de garantizar la plena fiabilidad y seguridad del sistema en lo que respecta a la salvaguardia de los aspectos ecológicos y la posibilidad de convivencia con las actividades productivas y residenciales.

Cabe destacar que S.E.A. - Aeroporti di Milano se encuentra precalificada y en espera de la homologación para la aplicación de la

<sup>1</sup> por ejemplo, dentro de la zona aeroportuaria de Ezeiza, existe una amplia zona ocupada por canteras de préstamo, actualmente en estado de fuerte degradación, que se podría recuperar obteniendo un ambiente paisajísticamente agradable.

norma ISO 14000 en el sistema medio ambiente.

**ORIGINAL**



8. EL AEROPUERTO COMO ELEMENTO PARA FAVORECER EL DESARROLLO TERRITORIAL

Es muy bien conocido, en todas partes del mundo, el papel importante que los aeropuertos tienen para favorecer el desarrollo del territorio que sirven.

Entre los diferentes aspectos producidos por esta relación tienen particular importancia los que se indican a continuación:

- producción de empleos indirectos e inducidos,
- desarrollo de nuevas actividades comerciales y de áreas residenciales,
- mejora de la calidad del territorio con nuevas realizaciones urbanísticas y constructivas,
- incremento de las posibilidades de transporte "intermodal",
- desarrollo del turismo.

Se destaca que un moderno aeropuerto no se configura solo como un "puerto de tránsito" (por las posibilidades generadas en engrandecer el sistema intermodal); también va a tener un papel de centro "atractivo" y "generador" para el desarrollo de actividades económicas y sociales que, tal vez, no se ponen en relación directa con la naturaleza originaria del aeropuerto, inicialmente dedicado solo al interscambio tierra/aire del transporte aéreo.

Las más evolucionadas formas de gestión de aeropuertos son caracterizadas por una actividad de integración urbana y social, y no consideran solo la necesidad de ofrecer un servicio de transporte público.

Este nuevo papel se obtiene renovando y ampliando la tipología de servicios ofrecidos a los pasajeros, pero también teniendo en cuenta, como "usuarios potenciales del sistema", a la población que no va a utilizar el transporte aéreo, pero estará de todos modos integrada por la cercanía al aeropuerto.

Teniendo en cuenta este nuevo papel que el aeropuerto podrá tener, nuestro grupo considerará y evaluará nuevas propuestas de servicios (en el interior de los predios aeroportuarios o en sus cercanías), cuyo principal efecto será lo de constituir puntos preferenciales de reunión social. En efecto se reconoce la calidad con que hacen uso del tiempo libre las formas más elevadas de la vida social.

002164

ORIGINAL



En los aeropuertos se podrán brindar diferentes servicios con importante valor social y/o cultural, considerando tanto las necesidades de los pasajeros, como los deseos de la población local que, tal vez, no disponga de una oferta de servicios adecuada.

De esta manera, el aeropuerto podrá ser un punto de conexión entre el "lado tierra" y el "lado aire" también desde el punto de vista de la oferta cultural, a través de la organización de muestras, museos especializados, conciertos y otras manifestaciones culturales, utilizando los espacios disponibles en manera multifuncional.

Naturalmente, esta posibilidad de utilización multifuncional de los aeropuertos tendrá mucho más suceso en las áreas del País ya caracterizadas por un sistema social moderno y desarrollado; pero también en áreas de grandes espacios y población limitada el aeropuerto podrá configurarse como punto de reunión social y referencia al interior del territorio servido.



*Jefatura de Gabinete de Ministros*



## **ANEXO 4: ESTÁNDARES AEROPORTUARIOS/CALIDAD DE SERVICIO**

### **A. Estándares Aeroportuarios**

Con respecto al diseño, construcción, operación, administración, mantenimiento, renovación, reemplazo, mejoras, desarrollo de los edificios, equipamiento, instalaciones y sistemas de la actividad aeroportuaria, los estándares aplicables serán los que establezca de manera prudente y razonable el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA), de acuerdo a las siguientes pautas:

1. Deberán ser substancialmente análogos a los establecidos en el Manual de Referencia de Desarrollo de Aeropuertos de la IATA y por la OACI de acuerdo a la Convención de Chicago de 1944 (Anexos 2,4,6,9,10,11,12,14,15,16,17,18).
2. Se considerarán comparativamente otros aeropuertos ubicados en el extranjero de acuerdo a su tipo y tamaño.

Si se apartara de los estándares el Concesionario deberá presentar una proposición por escrito al ORSNA, para su aprobación.

3. El equipamiento debe cumplir con las normativas de prueba de calidad de equipo realizadas por los Estados Unidos de América.

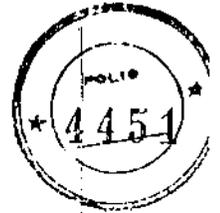
---

### **B. Calidad del Servicio**

A fin de mantener la Calidad del Servicio del Grupo A de Aeropuertos, el ORSNA deberá efectuar una encuesta anual a pasajeros, de acuerdo a criterios de buena práctica de técnica estadística, y a la totalidad de los Operadores Aéreos que hagan uso del Grupo A de Aeropuertos, para conocer su opinión acerca de la calidad del servicio prestada en los mismos. Dicha encuesta se llevará a cabo a costo y cargo del Concesionario. Con anterioridad a la realización de cualquier encuesta, el Organismo Regulador acordará con el Concesionario el sistema de puntaje que identificará a través



*Jefatura de Gabinete de Ministros*



de las respuestas del pasajero las instancias en que no se alcanzaron los niveles mínimos del servicio.

Cualquier encuesta cuyo resultado este por debajo de los niveles mínimos acordados será publicada en el Informe Anual de Servicios (ver mas abajo).

La encuesta de calidad de servicio sólo será un elemento referencial en la medición de este indicador, el que será evaluado con criterios sistemáticos por personal especializado del ORSNA o de terceros contratados a tal efecto.

El ORSNA evaluará por sí la conveniencia y tendrá el derecho de realizar servicios de inspección, en todos los aeropuertos administrados por el Concesionario. No será necesaria la notificación previa al Concesionario de la realización de una inspección, quedando a criterio del ORSNA la comunicación previa de los aspectos a inspeccionar. Dichas inspecciones deberán ser efectuadas con una periodicidad mínima de un año para cada aeropuerto con un movimiento de pasajeros mayor a setecientos cincuenta mil (750.000).

Se realizará una reunión informativa anual, entre el ORSNA y el Concesionario en donde se le notificará a este último los resultados de las encuestas y las inspecciones, juntamente con las quejas y comentarios realizados directamente por los usuarios de los aeropuertos. En dicha reunión el Concesionario deberá notificar al ORSNA sus planes para la mejora del servicio.

El acta de dicha reunión será la base de un Informe Anual de Servicios que deberá ser redactado por el ORSNA y publicado.

Si a criterio del ORSNA, el Concesionario no satisface los niveles mínimos del servicio, entonces tendrá 90 días para subsanar los mismos, salvo que se convenga otro plazo con el Concesionario. Si el Concesionario no tomare los recaudos pertinentes el ORSNA aplicará las sanciones del Contrato de Concesión.



*Jefatura de Gabinete de Ministros*



**Anexo 5. Aeropuertos objeto de licitación para su concesión:**

**AEROPUERTO DE:**

**NOMBRE:**

1. Ciudad de Buenos Aires	Aeroparque
2. Bariloche	San Carlos de Bariloche
3. Comodoro Rivadavia	Gral. Enrique Mosconi
4. Córdoba	Ing. Aer. A.L.V. Taravella
5. Esquel	Esquel
6. Ezeiza	Ministro Pistarini
7. Formosa	Formosa
8. General Pico	General Pico
9. Iguazú	Cataratas del Iguazú
10. La Rioja	Capitán Vicente A. Almonacid
11. Mendoza	El Plumerillo
12. Posadas	Gral. José de San Martín
13. Río Gallegos	Piloto Civil N. Fernández
14. Río Grande	Río Grande
15. San Fernando	San Fernando
16. San Luis	San Luis
17. San Rafael	San Rafael
18. Santiago del Estero	Santiago del Estero
19. Santa Rosa	Santa Rosa
20. Viedma	Gobernador Castello
21. Villa Reynolds	Villa Reynolds
22. Salta	Salta
23. Tucumán	Tte. Benjamín Matienzo
24. Catamarca	Catamarca
25. Paraná	Gral. Justo José de Urquiza
26. Río Cuarto	Area de Material
27. Resistencia	Resistencia
28. Jujuy	Gobernador Horacio Guzmán
29. San Juan	San Juan
30. Malargue	Malargue
31. Puerto Madryn	El Tehuelche
32. Reconquista	Reconquista
33. Mar del Plata	Brig. Gral. Bartolomé de la Colina