

**INFORME DE LA COMISIÓN MIXTA DE ESTUDIO Y ENLACE  
CONVENIO 22/04**

**Buenos Aires, diciembre de 2004.**

## **Firmantes del Convenio 22/04**

### **Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios**

Ministro, Arq. Julio De Vido;

### **Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires**

Jefe de Gobierno, Dr. Aníbal Ibarra.

### **Integrantes de la Comisión Mixta de Estudio y Enlace**

Secretaría de Transporte de la Nación

Sr. Subsecretario de Transporte Aéreo Comercial, Ricardo Cirielli

Sr. Subsecretario de Transporte Ferroviario, Ing. Tito Montagna

Secretaría de Infraestructura y Planeamiento de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Subsecretaria de Planeamiento, Arq. Margarita Charriere

Subsecretario Administrativo, Dr. Jose Luis Calvo

Arq. Fernando Gianserra

### **Participantes**

Fuerza Aérea Argentina

Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos

Autopistas Urbanas SA

Aeropuertos Argentina 2000

## **1. Marco del Convenio 22/04**

Constitucionalmente el Estado debe garantizar la seguridad integral de la ciudad y las personas, y teniendo en cuenta que el emplazamiento del actual aeroparque demanda la adopción de medidas específicas en cuanto a la seguridad, infraestructura, mejoras, balizamientos, transitabilidad y espacios públicos circundantes, que requieren la intervención de organismos de diferentes competencias y jurisdicciones, con fecha 23 de agosto de 2004 se suscribió entre el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios y el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires el Convenio 22/04, publicado en el Boletín Oficial N° 2018, del 6 de septiembre de 2004, por el que ambas partes acuerdan la necesidad de instrumentar los mecanismos interjurisdiccionales necesarios que permitan materializar las acciones necesarias para solucionar la problemática del Aeroparque Jorge Newbery, su entorno urbano circundante y el corredor norte de la Autopista Arturo Illia. (**Ver ANEXO 1 – Area de Intervención**)

Como condición esencial para garantizar los objetivos propuestos, se reconoció dentro de los considerandos del Convenio 22/04, la necesidad que la Ciudad continuara con la construcción de las vías de tránsito dentro de su ámbito territorial, como condición esencial para consolidar los objetivos propuestos, obras

que respondían a estudios realizados en la zona de influencia y que potencian las condiciones de seguridad operacional de la Estación Aérea-infraestructura, mejoras por el cual se decide conformar una Comisión Mixta de Estudio y Enlace para las acciones necesarias para la ejecución de un proyecto de adecuación del aeroparque y la zona de influencia que diera cumplimiento a las normas y recomendaciones internacionales y nacionales que rigen el funcionamiento de un aeroparque en zona urbana.

A los efectos de crear un ámbito de estudio, análisis y articulación de las jurisdicciones necesariamente involucradas en una posible operación urbana en la cláusula primera del Convenio 22/04 se ordena conformar una Comisión Mixta de Estudio y Enlace que se abocara a la propuesta de las acciones que se requerirían para la ejecución de un proyecto de adecuación del aeroparque y la zona de influencia que diera cumplimiento a las normas y recomendaciones internacionales y nacionales que rigen el funcionamiento de un aeroparque en zona urbana.

**(Ver ANEXO 2 – Convenio 22/04)**

En la mencionada comisión, en mérito a las competencias asignadas dentro de sus estructuras orgánicas participan por el Estado Nacional la Secretaría de Transporte, dependiente del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios y por el Departamento Ejecutivo del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la Secretaria de Infraestructura y Planeamiento, designada por Resolución N°859 – SiyP-04, publicada en el Boletín Oficial N° 2030, del 22 de septiembre de 2004.

Como forma de organización interna y metodología de trabajo se planificaron reuniones con técnicos designados específicamente por las partes que fueron avanzando en los esbozos de propuestas y reuniones de la Comisión Mixta, de las cuales se dejó constancias a través de actas labradas en cada ocasión.

La Comisión Mixta de Estudio y Enlace ha realizado el análisis de los entornos de intervención para la adecuación a la normativa de seguridad y operación, esbozando diferentes escenarios y su pertinente evaluación, logrando concretar un proyecto consensado, que se presenta y acompaña con la secuencia de planos, trabajos y proyectos que dan forma a la evolución de las ideas hasta la propuesta acordada.

## **2. Antecedentes**

En el año 2002, por Resolución N°53/00 del Ministerio de Infraestructura y Vivienda fue aprobada la creación de una comisión en el ámbito del ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA)

encargado del estudio de las alternativas y proyectos del Aeropuerto "JORGE NEWBERY" de la Ciudad de Buenos Aires.

Esta comisión fue integrada por los siguientes representantes: uno (1) por el ORSNA, uno(1) por la SECRETARIA DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN, uno (1) por la FUERZA AEREA ARGENTINA y dos (2) por el GOBIERNO AUTÓNOMO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES. Se le asignó a la misma como fecha para la entrega del informe el 31 de agosto de 2000.

En el desarrollo de los análisis y trabajos realizados La Comisión 53/00 se expidió acerca de los siguientes temas:

**a) En cuanto al litigio judicial.**

La comisión informo sobre el litigio que se mantiene entre las jurisdicciones, que tramita por Expediente N° 28.559/96, caratulado como "CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES c/ ESTADO NACIONAL – Estado Mayor de la Fuerza Aérea s/ POROCESIO DE CONOCIMIENTO".

Como representante del Gobierno Autónomo, la Procuración General y por el Gobierno Nacional la Procuración del Tesoro, solicitaron para aquella fecha, una suspensión transitoria del trámite del litigio por 90 días a los efectos de intentar arribar a un acuerdo.

**b) En cuanto al Código de Planeamiento Urbano**

Según el Código de Planeamiento Urbano , Ley N° 449, Decreto N° 844 GACBA 2003, PUNTO 5.4.6.17 , AL DEFINIR EL Distrito U 16 Aeroparque establece que su carácter y destino es la Estación Aérea de la Ciudad de Buenos Aires, Aeroparque Jorge Newbery, por lo que resulta conforme a norma.

**c) En cuanto a las competencias jurisdiccionales**

Sobre el predio convergen:

El Estado Nacional

- ✓ Secretaría de Transportes
- ✓ Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos
- ✓ Fuerza Aérea Argentina
- ✓ ONABE : Debe ser de intervención necesaria, por tratarse en su caso de tierras que se encuentran registradas a nombre del Estado Nacional, que registran un litigio pendiente, tal como se describe al punto a).

La Ciudad Autónoma de Buenos Aires

**d) La Comisión definió claramente como dificultades:**

- ✓ La multiplicad de jurisdicciones
  - ✓ La competencia no clara del Estado Nacional para la formulación de planes
  - ✓ La existencia de un litigio en sede judicial, que tratándose de un poder independiente resolverá las cuestiones a pedido de partes.
  - ✓ La relación con el sector privado
  - ✓ No contar con un plan estratégico previo que permitiera
  - ✓ Observar proyectivamente en el tiempo las actividades del aeroparque y su impacto en la ciudad.
- e) **Estableció que desde la visión urbanística ambiental la localización de una aeroestación debe responder a los siguientes aspectos:**
- ✓ La disponibilidad de terrenos adecuados según el modelo de aeropuerto y los servicios anexos que pretenda brindarse.
  - ✓ La accesibilidad necesaria
  - ✓ Condiciones edilicias despejadas en relación con el entorno de emplazamiento
  - ✓ Las recomendaciones de mitigación que surjan de la evaluación de impacto ambiental.
- f) **Definió que la visión de los usuarios se relaciona con intereses entre los que se prioriza:**
- ✓ La seguridad sobre las condiciones operativas
  - ✓ Regularidad de vuelos con trayectos cortos y directos
  - ✓ La facilidad de acceso
  - ✓ El comfort del vuelo incluido la calidad de la estación aeroportuaria
- g) **Identificó a los usuarios según motivos de:**
- ✓ Turismo
  - ✓ Trabajo
  - ✓ Negocios
  - ✓ Despacho de mercaderías
- g) **Describió la visión de los vecinos**  
Como opuesta a la visión de los usuarios
- ✓ La preocupación del impacto ambiental sobre su calidad de vida
  - ✓ Contaminación sonora
  - ✓ Contaminación de aire
  - ✓ Peligro de accidentes, sobrevuelos sobre la ciudad urbanizada, seguridad física
- h) **Recibió el informe de dos consultorías externas, que recomendaron**
- ✓ La necesidad de integrar la aerostación a las redes de transporte terrestre de la ciudad, tanto ferroviarias como autopistas.
  - ✓ Las medidas de mitigación de impacto ambiental
  - ✓ La necesidad de promocionar el uso del transporte público como modo de acceso y salida del Aeropuerto.

- ✓ La relevancia de Aeroparque con relación a las actividades económicas de la Ciudad.
- ✓ La necesidad de tener en cuenta un Plan de Negocios que sirva de soporte al desarrollo del aeropuerto.

**i) Las condiciones que debería reunir el aeroparque en caso de permanecer el en el lugar:**

- ✓ Seguridad
- ✓ Integración equilibrada con la ciudad
- ✓ Medidas de mitigación de impacto
- ✓ Proyección del futuro del aeropuerto como necesario y previo a cualquier proyecto.
- ✓ Necesidad de constituir una estructura de alta calidad
- ✓ Imaginar un proyecto en etapas que evite el cierre de las operaciones.

**j) Acerca de las conclusiones de la Audiencia Pública llevada a cabo en 1999**

Se detallan algunas intervenciones consideradas de interés ya sea por su carácter, por la entidad que las emitió o por haber recibido el consenso del público presente, elaborado desde lo consignado en los documentos de la Comisión 53/00.

- ✓ La República del Uruguay se manifestó sobre los pactos supranacionales integrantes del MERCOSUR que obligarían a la Argentina a mantener Aeroparque operable para el tráfico aéreo con ese país.
- ✓ Las provincias que se hicieron presentes fueron unánimes, e invocaron la coincidencia de las demás Provincias por ellas consultadas, y sus propias asociaciones de usuarios, en el caso de Mendoza, en el sentido que se mantengan las operaciones en Aeroparque, sin limitación de distancia.
- ✓ Destacaron la importancia de su actual emplazamiento para el usuario de Provincias que viaja por un día a Buenos Aires. No fueron objeto de contestación en los alegatos finales, por lo que sus conclusiones y fundamentos pueden considerarse razonablemente aceptados.
- ✓ La Defensoría del usuario se expresó a favor, requiriendo la realización de audiencias públicas una vez que se cuente con los estudios de impacto ambiental y proyectos con presupuesto de inversiones.
- ✓ Usuarios y asociaciones de usuarios se manifestaron a favor de las operaciones en Aeroparque, siempre sujeto a mejorar las condiciones de seguridad.

- ✓ En la encuesta realizada entre los asistentes al acto de la audiencia pública el 82% de los presentes se manifestó a favor de la permanencia del Aeroparque en su actual localización.

## 2. 1. Escenario Actual

### a) Localización y reseña histórica:

El aeroparque J. Newbery se encuentra localizado en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en el área norte de la ribera del Río de la Plata, en terrenos ganados al río mediante un relleno costero. Ocupa actualmente una superficie de 127 Ha.

Al mismo se accede por la Av. Costanera Rafael Obligado y se encuentra a una distancia de aproximadamente 8 kilómetros del área central de la ciudad. (Plaza de Mayo, sede del Gobierno Nacional, centro administrativo de la ciudad y de la región metropolitana)

El predio se encuentra limitado por las vías del ferrocarril Belgrano Norte – Av. Lugones, la Av. Sarmiento, Pampa y la Av. Costanera Rafael Obligado. Es de destacar que para materializar el completamiento del Anillo Vial – de la Ciudad de Buenos Aires – resulta necesaria la realización de una modificación del perímetro del aeroparque<sup>1</sup>. (Ver punto f - **Aspectos Referentes a la Estructura Urbana y de la Movilidad**)

Actualmente el Aeroparque desarrolla sus actividades de espaldas al ferrocarril que recorre la zona norte de la región metropolitana y de la ciudad, entre la estación Retiro y Villa Rosa. Justamente el 70% de los usuarios de esta aerostación tienen como origen y destino de de sus viajes el área central y el sector norte de la metrópolis<sup>2</sup>.

También resulta singular que una aerostación de esta magnitud impida el completamiento de una autopista y de esta manera se niegue así misma la posibilidad de conectarse en forma directa a la red de vías rápidas locales y zonales perdiendo la posibilidad de incorporar mejoras importantes relacionadas con la accesibilidad.

### b) La historia del aeroparque<sup>3</sup>:

---

<sup>1</sup> Ver Convenio Modificación del perímetro – Año .....

<sup>2</sup> Fuente – Informe ejecutivo – Comisión Interjurisdiccional – Resolución M.I. y V N°53/2000

<sup>3</sup> Sistema Aeroportuario Comercial Metropolitano – Arq. Odilia Suárez.

b) La historia del aeroparque:

Durante la intendencia de C. Noel la ciudad, que disponía de su Plan Regulador de 1925, decidió continuar con el embellecimiento de su territorio creando amplios parques. Entre los que se encontraba la consolidación de la costa norte en cuya zona se realizaban importantes obras de relleno y terraplenamiento y cuyo destino sería un parque municipal. Axial, con ese uso, fueron incorporadas al plan de 1925.

Por otra parte existían algunos antecedentes para construir una aerostación que combinara aviones con hidroaviones, en 1929 llegó a habilitarse en la continuación de la Av. Maipú.

En 1932 la Cámara de Comercio presentó un proyecto de aeropuerto diseñado sobre los terrenos que ahora ocupa el Aeroparque, sin embargo el Consejo Deliberante se expidió en rechazo, fundando su decisión en considerar más beneficioso destinar la fracción a parque público como estaba previsto en el Plan de 1925.

En 1934 se crea una comisión para realizar un estudio de una estación aérea para Buenos Aires que unificara aviones e hidroaviones. Esa comisión demoró 6 años y finalmente propuso una ubicación sobre el río, en el extremo norte de la Av. General Paz.

Esta localización fue rechazada por la Dirección de Navegación y Puertos y se volvió en forma definitiva al emplazamiento que había propuesto la Cámara Argentina de Comercio y allí se construyeron tres pistas primitivas ya desligado de la dársena de los hidroaviones.

En 1949, fecha de inauguración del Aeropuerto de Ezeiza, el Aeroparque ya se encontraba en operación, nacido de una voluntad de la ciudad de contar con su propio Aeropuerto.

El aeroparque como terminal aérea de relevancia en la región hoy mantiene su preeminencia en el movimiento aerocomercial del país, sirviendo como nexo real a los destinos del interior y del Uruguay. Es el aeropuerto con mayor número de pasajeros/año y el de mayor movimiento aéreo. La operación del aeródromo se inicia en el año 1947 con vuelos nacionales y en 1948 con vuelos internacionales a la República Oriental del Uruguay.

## **2. 2. El Aeroparque y el Plan Urbano Ambiental de la Ciudad de Buenos Aires.**

### **a) Generalidades**

El Plan Urbano Ambiental, PUA, ubica al Aeroparque, en el **Espacio de Intermodalidad**, en el cual se encuentran el Puerto de Cargas y el de Pasajeros fluvial y marítimo, las estaciones terminales ferroviarias de 3 de las líneas que forman parte de la red urbana, regional y nacional, la terminal de ómnibus de larga distancia, y el centro de trasbordo de pasajeros urbano mas importante que vincula una treintena de líneas de buses, una de subterráneos ( encontrándose en la fase de construcción 2 mas, H y E) y las tres líneas ferroviarias de superficie ya mencionadas.

En este sector de la ciudad, ubicado en las adyacencias del área central, en realidad se localiza un NODO DE TRANSPORTE de importancia urbana, regional y nacional. Este resulta el más importante en su tipo a la escala de país. Formando parte de el esta el aeroparque J. Newbery. Esta realidad urbana constituye una singularidad de la ciudad de Buenos Aires, una fortaleza de la misma, pero al mismo tiempo exige un gran esfuerzo de planificación y de gestión a los efectos de reducir al mínimo los impactos negativos que estas grandes infraestructuras producen en el ambiente y posibilitar a la vez la mejor articulación con el resto de las actividades y funciones urbanas.

Para esta área el Modelo territorial y las Políticas Generales de actuación del PUA señala como acción a emprender el reordenamiento del espacio.

En lo que a redes se refiere plantea el completamiento de la autopista Buenos Aires – La Plata, en su tramo Puerto Madero y Arturo Illia y la adaptación de la parrilla de carga ferroviaria de Retiro para permitir un acceso adecuado a las necesidades de los trenes al Puerto de Cargas.

En lo referente a las estaciones el documentos del PUA, propone un conjunto de estrategias y acciones directamente relacionadas con los objetivos definidos en el Plan.

## **b) Objetivos**

- Establece como Primer Objetivo para lograr la configuración productiva deseada<sup>4</sup>, ....” *Promover el rol de Centro de Negocios que caracteriza a la Ciudad*”... para su logro plantea como estrategia...” *Contar con servicios aeroportuarios de calidad*”... en consecuencia plantea las siguientes acciones a emprender:

✓ *Mantenimiento en funciones del Aeroparque con redefinición de una operatividad compatible con las restantes actividades urbanas.*

✓ *Dotación de accebilidad rápida y eficiente al aeropuerto Ezeiza.*

---

<sup>4</sup> Pagina 53 del documento PUA

- Como segundo objetivo señala “Promover el desarrollo turístico”. Para fortalecer esta estrategia se hace referencia a acciones que involucran otras estaciones del espacio de intermodalidad, en este caso las portuarias y la terminal de Ómnibus, sobre las cuales dice:

- ✓ *Contar con un Puerto Fluvial y Marítimo de Pasajeros acorde al nivel turístico de la ciudad.*
- ✓ *Contar con servicios de transporte terrestre interurbano de calidad, complementando la Terminal de Ómnibus de Retiro con estaciones periféricas y favoreciendo la circulación exclusiva de los ómnibus interurbanos por el circuito de autopistas.*

En pos de estos enunciados propone coordinar planes y acciones con el Gobierno Nacional.

- El tercer objetivo planteado en el capítulo de Configuración Productiva se relaciona con otras de las estaciones ubicada en el sector nodal de transporte, estableciendo que:

- ✓ *La ciudad contara con un Puerto de Cargas de alto nivel de eficiencia y mínima perturbación ambiental.*

En pos de lograrlo las estrategias serán:

- ✓ Realizar un proceso de reingeniería del Puerto
- ✓ Resolver el acceso y egreso de las cargas portuarias
- ✓ Fortalecer los grandes equipamientos de vinculación portuaria y aeroportuaria en forma coordinada con la región Metropolitana, garantizando las condiciones ambientales, de accesibilidad y seguridad operativa.

### **c ) Grandes Políticas**

El documento del modelo territorial del PUA cierra con el enunciado de las grandes Políticas que se fijan para Buenos Aires:

- ***La ciudad sostenible***
- ***La ciudad competitiva***
- ***La ciudad equitativa***
- ***La ciudad integrada***
- ***La ciudad gobernable***

### **d) Los programas a desarrollar son:**

- ✓ *Conexión Centro – Ezeiza*
- ✓ *De renovación portuaria*

### ✓ De Aeroparque

Para el área de Aeroparque, que es objeto de este informe, propone la realización de *Estudios con el Gobierno Nacional para analizar la factibilidad y las condiciones de funcionamiento de la aerostación.*

## **2. 3. La Ciudad y el Río**

A lo largo de los últimos años el Gobierno de la Ciudad ha realizado una serie de acciones tendientes a integrar la ciudad con su zona costera y favorecer una mejor relación entre los habitantes y el río.

El alcance de estas acciones involucra la costa del río de la Plata y la del Riachuelo.

Las intervenciones buscan la incorporación de espacios y áreas verdes para el uso público, el mejoramiento de las condiciones de accesibilidad y conectividad como la rehabilitación de obras existentes que presentan un deterioro importante y un alto grado de desvalorización.

En consecuencia se están ejecutando inversiones en los espacios costeros, mejorando el paisaje y obteniendo una buena respuesta por parte de la ciudadanía intensificando las actividades recreativas en las zona costera.

El Aeroparque se encuentra emplazado en la zona de la costanera norte. En un sector del área recreativa de la ciudad, esta situación obliga a compatibilizar ambientalmente las actividades del aeropuerto con su entorno.

## **2. 4. Relaciones del Aeroparque y la ciudad en términos económicos y de generación de empleos<sup>5</sup>:**

Un aeropuerto es un activo muy importante para una ciudad metropolitana que pretenda permanecer competitiva en plena época de la globalización. Ubicado cerca de la ciudad, mejora su accesibilidad y su interconexión con otros mercados de la región. Esto disminuye sensiblemente los costos y aumenta el rendimiento de los factores productivos, pero también produce directamente efectos multiplicadores sobre la actividad económica y aumenta las oportunidades de empleo.

El crecimiento del tráfico aéreo es mucho mayor que la velocidad de expansión de la actividad económica global. Se estima que en general el tráfico aéreo crece

---

<sup>5</sup> Fuente – Informe ejecutivo – Comisión Interjurisdiccional – Resolución M.I. y V N°53/2000 – Punto 2.5.1

entre 1,5 y 2,5% por cada 1% de aumento de la actividad económica medida por la tasa de variación en el producto bruto.

En la década del noventa el producto bruto interno del país creció al 4% acumulativo anual. El tráfico aéreo lo hizo a una tasa bastante mayor: 7,4% anual para el cabotaje y 8,2% para el internacional. En el aeropuerto el tráfico de pasajeros se expandió al 12,8% anual entre 1994 y 1999, en tanto los pasajeros internacionales se redujeron sensiblemente en el mismo periodo, como consecuencia de una norma regulatoria del tránsito.

La participación del transporte aéreo en la producción del país alcanzaba al 0,3% en 1993. En la comunidad europea en cambio se estima que el transporte aéreo y sus actividades asociadas contribuyen con cerca del 6% del PBI<sup>6</sup>.

La expansión del tráfico aéreo ejerce por su parte una demanda derivada del trabajo, generando nuevas oportunidades de empleo. Por un lado se expande la demanda de las empresas por nuevos trabajadores para cubrir los puestos que se generan estrictamente en el aeropuerto en forma directa.

Se estima que por cada millón de pasajeros que pasan por un aeropuerto al año se generan entre 1000 y 1500 puestos de trabajo, la mitad de los cuales dependen de las líneas aéreas.

En el aeropuerto se registran aproximadamente 6000 empleos de personal directamente afectado, a los cuales debemos agregar empleos indirectos como taxis, remises, etc.

Los efectos indirectos sobre la economía de la zona o región son por otra parte de elevada magnitud, estimándose que cada puesto de trabajo generado en el aeropuerto se relaciona con entre uno y tres puestos adicionales en la economía de la zona geográfica adyacente. Estos puestos de trabajo se relacionan con un sin número de actividades de servicios, que incluyen hoteles, salas de negocios, exposiciones y conferencias.

En tanto la actividad económica se mueva a un ritmo de crecimiento sostenido, 4% anual por ejemplo, puede esperarse entonces que el tráfico aéreo crezca a un ritmo que puede situarse entre un 6% y 8% anual. Con un volumen de pasajeros de aeropuerto de 6,5 millones de pasajeros anuales, esto puede traducirse en 420-560 mil pasajeros adicionales demandando servicios en la ciudad de Buenos Aires.

Puede afirmarse entonces que, así como en el pasado un gran puerto generaba en torno a él una ciudad rica, en la actualidad una gran ciudad está asociada a un aeropuerto de calidad y eficiencia operativa.

---

<sup>6</sup> PBI: Producto Bruto Interno

### **3. Descripción y análisis de los conflictos emergentes en la zona aeroparque**

#### **3.1 Evaluación de la situación actual en cuanto a la operación de la aerostación.**

##### **a) Seguridad OPERACIONAL – SAFETY**

En el ámbito aeronáutico en general y en el aeroportuario en especial el concepto de SEGURIDAD OPERACIONAL “safety”, no es materia de discusión. La seguridad esta lograda y en consecuencia el objeto tratado se libra al uso; o de lo contrario la seguridad no esta lograda y entonces ese objeto (aeronave, aeropuerto, facilidad, servicio) no se habilita para el uso.

Tomando en cuenta lo anterior, se puede avanzar en la comprensión de una actividad tan compleja e interactiva como lo es la aeronáutica. Manteniendo como base la seguridad, se puede decir que las normas y recomendaciones a aplicar sobre un aeropuerto, son tan amplias y a la vez permiten variadas combinaciones de parámetros, que posibilitan al prestador del servicio y al usuario, aprovechar la facilidad de diversas maneras y condiciones.

El aeroparque desde su primera habilitación en el año 1947 como domestico y en 1948 como internacional para vuelos desde y hacia el Uruguay, ha sido actualizado y reformado, adecuando su servicio a la demanda aeronáutica y a las limitaciones que fueron apareciendo producto del perímetro territorial de emplazamiento y del crecimiento de la ciudad y con ella la presencia de objetos y obstáculos.

También debemos decir que algunas normas aeronáuticas llegaron a regular instalaciones y servicios preexistentes, condicionando a estos. Es así que la Organización Internacional de Aviación Civil – OACI, surge como necesidad en el año 1947 donde Argentina concurre como estado signatario del convenio de Chicago.

Las normas relativas a aeropuertos aparecen bastante después de la existencia de los mismos y son necesaria condición para que los niveles de seguridad se logren y se estandaricen parámetros de desarrollo aeronáutico en las instalaciones de superficie como las aeronaves.

En este contexto de normas y recomendaciones se utilizan frecuentemente los conceptos de adecuación e implantación. El primero se refiere al necesario mejoramiento de una facilidad existente para que esta se actualice con el avance tecnológico, posibilitando alcanzar mejores niveles de servicio a operaciones más modernas.

En referencia a mas trafico aéreo, mayor velocidad, nuevas aeronaves de mayor tamaño, menor impacto ambiental, etc. La implantación se asocia a instalaciones nuevas, no preexistentes que mejoran la operación de un servicio.

Todo ello conforma un intrincado tablero de condiciones y facilidades que con una lógica bien definida, producen un efecto verificable, cual es la seguridad. Es por ello que en los foros aeronáuticos no se habla de niveles de seguridad pues esta es la primera y excluyente condición de la actividad aeronáutica. El concepto que con acierto técnico se utiliza con gran frecuencia es la restricción.

Una restricción pone en conocimiento cual es el grado de cumplimiento de una norma o recomendación y en algunos casos denuncia su completo apartamiento. De esta manera la comunicación de una restricción, pasa a tener el primer papel protagónico entre los usuarios del ambiente aeronáutico.

El Aeroparque Jorge Newbery posee una morfología y una operatoria aérea especial, suficientemente analizada por distintos organismos oficiales e internacionales. ( Federal Aviation Administration, Organización de Aviación Civil Internacional, Internacional Air Transport Association, Internacional Flying Airline Pilot Association). Como resultado de ello la **Fuerza Aerea** Argentina ha realizado las adecuaciones necesarias y los estudios pertinentes con participación de estos organismos. Producto de ello y cumpliendo con la legislación nacional e internacional se encuentra publicado en la documentación aeronáutica pertinente (AIP Air Internacional Publication, AIC – Circular de Información Aeronáutica, NOTAM – Noticias para Aeronavegantes y otras)

La aplicación de normas y recomendaciones de OACI, combinadas con el adecuado análisis de los apartamientos a las mismas, generan diferencias y restricciones que se encuentran publicadas en la documentación técnica de uso aeronáutico, en acuerdo a lo requerido por OACI.

Será menester ejecutar las adecuaciones necesarias para salvar las restricciones posibles de subsanar, no obstante este trabajo tiene una limitación impuesta por el confinamiento territorial de la ubicación del aeropuerto dentro de la ciudad.

### **Pista, plataformas y calles de rodaje:**

La longitud de la pista es de 2100 mts y su orientación es 13/31. La pista tiene una ubicación respecto a los limites del aeropuerto que no permite un desarrollo acorde a las necesidades. Esto por aplicación del concepto de pista para aproximaciones de precisión CAT 1, con sus correspondientes franjas, superficies limitadoras, áreas de seguridad de extremo de pista y demás características físicas.

Actualmente, la franja de pista lateral Este (E) se encuentra afectada por distintos tipos de construcciones de importancia.

Dicha franja se ve afectada además por el alambrado perimetral y las vías del ferrocarril en el extremo Noroeste (NW), donde consecuentemente la superficie de aproximación se encuentra obstruida por calles publicas, arboles y otros objetos.

El ancho de pista (40 metros) restringe el giro a 180° de aquellas aeronaves cuya base de ruedas y condición de maniobra requieran dimensiones mayores.

La calle de rodaje no cumple con las distancia de separación respecto al eje de pista, generando conflictos para la operación simultanea entre aeronaves operando en pista y aeronaves en rodaje.

Las dimensiones, geometría y ubicación de la plataforma comercial hace que su capacidad operacional sea exigua, limitando la cantidad de aeronaves, procedimientos de maniobras, vías de acceso, sectores restringidos de estacionamiento para aeronaves específicas, escaso espacio disponible para equipos de rampa, vehículos de apoyo, handling, etc.

La ubicación de la plataforma – original – comercial respecto del eje de pista (y concordantemente al borde de franja), genera interferencia a la superficie de transición por presencia de aeronaves y vehículos. La plataforma Oeste – Industrial – presenta la misma condición de interferencia.

### **Obstáculos:**

Se conoce muy bien que un aeródromo cumple una función multifacética en la vida de una ciudad y representa un punto de desarrollo de muchas cualidades y atracciones. La historia del progreso de muchos de ellos en todo el mundo muestra los mismos efectos, como por ejemplo el crecimiento de la población circundante en las áreas que en los comienzos se encontraban despejadas.

El mayor numero de restricciones que tiene el aeroparque esta producido por obstáculos que por su implantación y altura perforan superficies que la norma aeronáutica prevé deben estar liberadas o no superadas por los mismos. La diversidad, origen y responsabilidad de su existencia es muy variada, en muchos casos son árboles que han crecido, en otros luminarias, carteles, edificios, etc. Se adjunta Plano Tipo B Bajo Normas OACI

La información sobre como se conjugan las normas y los obstáculos – tienen como resultado las restricciones, que debidamente publicadas, obligan a la autoridad aeronáutica y al usuario a utilizar el aeropuerto con parámetros de operación mas elevados para no vulnerar la seguridad.

En la práctica esto significa que la visibilidad requerida en condiciones meteorológicas adversas es mayor y que las nubes deben estar mas altas para poder ver al aterrizar o al despegar. En otro caso podrá limitarse la carga de una

aeronave para despegar y en los extremos aparecerán aeronaves que no podrán operar en ese lugar. Siendo los ejemplos muy variados.

En el título III – Infraestructura – Capítulo II – limitación al dominio de la Ley 17.285 – Código Aeronáutico en sus artículos 30 a 35 establece claramente que todo aeródromo público posee superficies horizontales y oblicuas, las cuales limitan las alturas máximas permitidas debajo de las mismas, no pudiéndose construir o erigir ninguna construcción, plantación, estructura o instalación de cualquier naturaleza a una altura mayor que la limitada por las superficies de despeje de obstáculos determinada por dichos aeródromos.

El decreto 92/70 en su artículo 3 establece que ‘ La habilitación de los aeródromos quedara supeditada al cumplimiento previo de las normas que con tal carácter, figuran en el anexo 14 al convenio sobre la Aviación Civil Internacional, si de las mismas no se han notificado diferencias a dicha Organización.

La franja de pista debe extenderse hasta alcanzar los 150 mts. A cada lado del eje de pista a todo lo largo de esta y la prolongación de la franja mas allá del extremo y antes del umbral, debiendo erradicarse los objetos, equipos e instalaciones que interfieran con esta a excepción de aquellos que, para permitir la navegación aérea requieran estar en ese lugar.

Los objetos situados en el área cubierta por la franja de pista, desde el eje de esta hasta una distancia de 60 mts. medidos en forma perpendicular al eje de pista, serán frangibles, no permitiéndose la presencia de ningún otro objeto que, por sus funciones requiera estar en ese lugar para fines de la seguridad de la navegación aérea.

Deberán eliminarse los obstáculos que superen los límites de las superficies limitadoras de transición, transición interna, aproximación, aproximación interna, aterrizaje interrumpido, horizontal interna y cónica hacia el sector Este y Ascenso en el despegue, considerando al Aeroparque como un aeródromo para la realización de operaciones de aproximación de Precisión Categoría I – Clave 4.  
**(Ver ANEXO 3 – Plano Tipo B – Fuerza Aérea)**

### **Composición del tránsito actual:**

El tránsito del Aeroparque está compuesto por distintos tipos de operaciones, ya que los servicios de tránsito aéreo, atienden tanto a los vuelos que llegan o salen, como a los que ingresan a la zona de control CTR, denominados “sobrevuelos”. Esta combinación de operaciones, deben ser tomadas en cuenta para determinar la saturación del Aeroparque, ya que los servicios de tránsito aéreo atienden una cantidad de vuelos determinada por los tiempos de despegue, de liberación de pista, de aterrizaje, de sobrevuelos, cruces de pista, etc.

El tiempo mínimo entre operaciones, logrado con una sola pista, alcanza los 90 segundos, por debajo del cual, se llega a la saturación de los servicios de tránsito aéreo, sin importar cuantas posiciones de estacionamiento se dispongan en plataforma..

Además, los tiempos que se establecen en los procedimientos instrumentales que realizan las aeronaves, ya sea en aproximaciones, despegues y sobrevuelos, imponen tiempos de operación ya establecidos que inciden en forma directa en el índice de saturación del espacio aéreo.

Debe tenerse presente que el 79 % de la operaciones que procesa la Torre de Control del Aeropuerto, son IFR, es decir por instrumentos.

El siguiente es un resumen de operaciones del mes de Marzo, que muestra las dos variables de movimientos del Aeropuerto, discriminadas por franja horaria, y por cantidad de operaciones totales diarias.

En el primero, se puede apreciar que los horarios de operación que tienden a saturarse se encuentran en las primeras horas del día, con la mayor cantidad de operaciones de despegue, produciéndose luego dos franjas horarias pico, determinadas, la primera por el retorno y nueva salida de las aeronaves que despegaron en la mañana, y la segunda por el regreso final de los vuelos, y para el pernocte de aeronaves.

También puede observarse que las horas de inactividad están marcadas por las restricciones que se encuentran vigentes y publicadas en la AIP en materia de ruido, ya que las aeronaves que no cumplen con los niveles de ruido del Capítulo 3 de la DNAR Parte 36, no pueden operar entre las 03:30 y 08:30 UTC (00:30 y 05:30 Hs Local), excepto los vuelos sanitarios y de aeronaves públicas.

**Movimientos Horarios en Torre de Control Aeroparque**  
**Mes de Marzo de 2004**

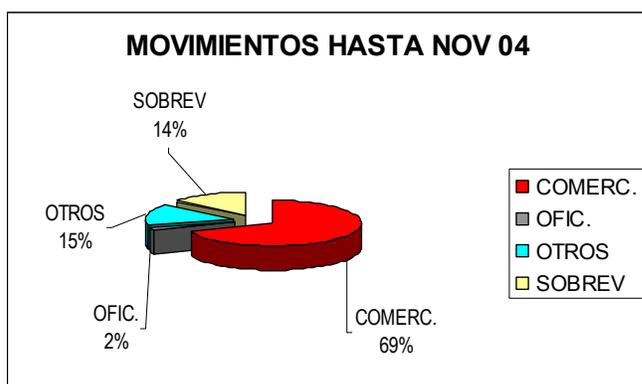
HS/DIA	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	
0	20	17	10	19	11	17	0	18	12	10	17	21	20	8	20	9	12	16	15	21	4	15	12	12	15	19	18	5	11	9	9	
1	15	10	12	8	11	15	0	18	10	15	10	15	18	3	12	11	11	11	17	15	4	13	13	12	10	10	20	2	19	12	10	
2	11	3	3	5	5	2	0	5	2	2	4	3	4	5	10	6	2	2	5	7	3	4	2	3	3	7	5	2	0	6	8	
3	6	3	4	4	2	0	1	5	2	4	2	3	3	1	4	2	0	3	3	1	2	3	3	2	2	3	2	3	4	3	3	
4	2	0	1	0	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
5	1	1	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	
6	0	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0
7	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	4	0	0	0	0	0	0	1	0	3	0	0	0	1	0	0	0	0	0	
8	2	8	4	4	4	6	2	1	4	3	3	4	6	2	3	3	2	3	2	1	0	1	2	3	5	3	1	2	1	3	2	
9	14	2	11	14	13	8	4	11	10	11	10	11	0	4	14	12	9	10	11	9	3	16	11	11	12	11	7	5	17	15	12	
10	22	14	18	19	15	14	5	19	21	19	21	18	17	8	23	15	18	16	20	11	5	21	18	21	17	20	15	5	19	17	16	
11	23	13	15	17	16	11	4	19	12	16	16	10	9	4	11	18	17	13	14	10	4	21	18	11	23	17	6	3	14	18	14	
12	22	10	21	18	22	12	2	19	20	20	18	17	12	5	14	18	17	19	17	8	12	19	17	18	18	13	10	4	21	13	18	
13	25	24	24	24	25	14	7	29	21	30	23	30	26	6	27	22	23	21	24	23	8	23	21	27	25	22	26	8	24	21	21	
14	17	19	19	21	21	20	5	25	24	18	18	21	24	14	35	23	28	27	29	31	12	23	28	30	23	22	21	19	24	28	24	
15	19	23	19	15	25	20	9	29	19	17	20	15	15	12	13	17	19	16	17	21	12	17	22	21	17	18	17	20	17	21	17	
16	15	19	14	19	19	16	11	27	14	19	17	15	8	21	13	15	12	14	21	14	22	20	16	19	10	12	13	32	13	10	9	
17	19	9	19	24	23	18	12	19	12	20	17	21	19	10	17	14	14	13	19	17	16	19	22	15	20	30	15	8	16	26	20	
18	22	17	19	21	21	13	19	13	13	12	20	12	19	17	14	17	15	19	18	18	14	15	16	11	27	18	12	16	16	15	17	
19	22	18	15	20	25	21	17	21	17	16	20	28	18	15	21	19	20	28	27	16	20	17	14	8	34	26	16	16	23	14	14	
20	13	15	22	28	29	15	20	22	20	27	21	25	22	22	16	14	25	24	22	12	29	23	23	11	38	41	18	24	18	22	25	
21	24	22	24	29	26	14	28	15	17	16	27	37	9	27	12	22	19	27	30	20	29	16	26	9	40	34	12	27	24	21	18	
22	21	22	27	17	23	10	24	21	21	29	32	23	10	19	18	20	21	21	26	14	14	21	18	9	39	25	8	23	16	18	13	
23	12	9	15	14	18	3	14	11	10	13	18	16	2	11	9	21	15	17	14	3	21	13	8	2	22	19	5	14	12	7	10	
T. GRAL	347	281	316	341	354	250	184	347	282	320	342	345	266	214	306	298	300	320	353	276	237	323	310	255	400	371	248	238	309	301	281	
SOBRVUEL	55	36	50	65	61	40	24	57	44	55	58	53	54	34	35	44	49	50	49	63	37	53	65	41	77	59	40	40	46	49	36	
TOTAL	292	245	266	276	293	210	160	290	238	265	284	292	212	180	271	254	251	270	304	213	200	270	245	214	323	312	208	198	263	252	245	

**Resumen diario de los movimientos en Torre de Aeroparque**  
**Mes de Marzo de 2004**

DIA	COMERC.	OFIC.	OTROS	LOCAL	SOBREV	TOTAL	TOTAL IFR
1	220	8	64	0	55	<b>347</b>	275
2	190	1	54	0	36	<b>281</b>	226
3	195	10	61	0	50	<b>316</b>	245
4	211	2	63	0	65	<b>341</b>	276
5	222	4	67	0	61	<b>354</b>	283
6	165	5	40	0	40	<b>250</b>	205
7	127	1	32	0	24	<b>184</b>	151
8	226	5	59	0	57	<b>347</b>	283
9	194	1	43	0	44	<b>282</b>	238
10	196	5	64	0	55	<b>320</b>	251
11	211	0	73	0	58	<b>342</b>	269
12	222	11	59	0	53	<b>345</b>	275
13	163	7	42	0	54	<b>266</b>	217
14	142	6	32	0	34	<b>214</b>	176
15	214	4	53	0	35	<b>306</b>	249
16	200	5	49	0	44	<b>298</b>	244
17	191	7	53	0	49	<b>300</b>	240
18	214	7	49	0	50	<b>320</b>	264
19	226	10	68	0	49	<b>353</b>	275
20	153	1	69	0	53	<b>276</b>	206
21	146	3	51	0	37	<b>237</b>	183
22	223	10	37	0	53	<b>323</b>	276
23	193	3	49	0	65	<b>310</b>	258
24	167	2	45	0	41	<b>255</b>	208
25	237	16	70	0	77	<b>400</b>	314
26	214	7	61	0	59	<b>341</b>	273
27	161	2	45	0	40	<b>248</b>	201
28	162	4	32	0	40	<b>238</b>	202
29	213	7	43	0	46	<b>309</b>	259
30	196	0	59	0	46	<b>301</b>	242
31	191	7	47	0	36	<b>281</b>	227
<b>TOTAL</b>	<b>5985</b>	<b>161</b>	<b>1633</b>	<b>0</b>	<b>1506</b>	<b>9285</b>	<b>7491</b>

## **RESUMEN GENERAL DE MOVIMIENTOS ENERO-NOVIEMBRE 2004**

MES	COMERC.	OFIC.	OTROS	SOBREV	TOTAL	TOTAL IFR
ENERO	6186	212	1313	1272	8983	7357
FEBRERO	5988	201	1396	1313	8898	7301
<b>MARZO</b>	<b>5985</b>	<b>161</b>	<b>1633</b>	<b>1506</b>	<b>9285</b>	<b>7491</b>
ABRIL	5959	257	1317	1264	8797	7223
MAYO	5836	342	1428	1276	8882	7112
JUNIO	5481	324	1265	1145	8215	6626
JULIO	6063	303	1289	1139	8794	6969
AGOSTO	6279	361	1353	1270	9263	7549
SEPTIEMBRE	6067	348	1301	1241	8957	7308
OCTUBRE	5007	301	1840	1461	8609	6468
NOVIEMBRE	4861	437	1600	1506	8404	6367
DICIEMBRE						
<b>TOTAL</b>	<b>63712</b>	<b>3247</b>	<b>15735</b>	<b>14393</b>	<b>97087</b>	<b>77771</b>



**Horizonte de saturación:**

### **SUPOSICIONES DEL PRONÓSTICO**

Se asume que el flujo de tránsito del Transporte Aéreo será influenciado principalmente por los avatares económicos del propio país y países vecinos.

A pesar de los continuos problemas que acarrearán las deudas externas y la inflación, el panorama para América Latina es bueno, con pronósticos de crecimiento económico.

Según los datos de INDEC y las proyecciones del Ministerio de Economía de la Nación, la situación en Argentina tenderá significativamente a mejorar durante el periodo de este análisis y, se asume que crecerá el tráfico doméstico e internacional acompañando el positivo reacomodamiento de la economía.

Algunos factores que pueden afectar el desarrollo futuro del Tránsito Aéreo en Buenos Aires incluye:

- Desarrollo económico en los países generadores de tráfico
- Evolución del índice de intercambio de divisas
- Estabilidad política en Argentina y países de la región
- Hiperinflación y recesión
- Liberación / evolución de precios de combustibles
- Evolución de tráficos aéreos
- Cambios en Política Aérea
- Regionalización dentro de Argentina, con el desarrollo de centros industriales
- Desarrollo de Infraestructura Turística
- Introducción por las Aerolíneas de nuevos servicios
- Introducción de nuevas aeronaves con una mejor relación costo/eficiencia

Ezeiza se mantendrá como el principal punto de entrada para los extranjeros que visiten Argentina, como asimismo será la principal puerta de salida para el tráfico internacional.

Aeroparque retendrá su posición como el más importante centro de distribución (HUB) para los servicios domésticos.

### VARIACIÓN DEL TRÁFICO NACIONAL DE PASAJEROS

El Aeroparque Jorge Newbery está unido por los servicios de transporte aéreo, regulando a todos los aeropuertos controlados del interior del país. En virtud del tamaño, algunos recorridos son extremadamente largos, superando los 1000 KM. (Bariloche 1300, Comodoro Rivadavia 1400, Río Gallegos 2000 KM.)

Muchos destinos son operados en forma directa, pero muchos de ellos operan en multiescalas combinando así hasta 3 ó 4 destinos domésticos.

La concepción de los vuelos en este momento ha vuelto a adquirir un concepto radial (Centro en Buenos Aires) y no se ha desarrollado otro HUB alternativo (como lo que fue Córdoba en los 90).

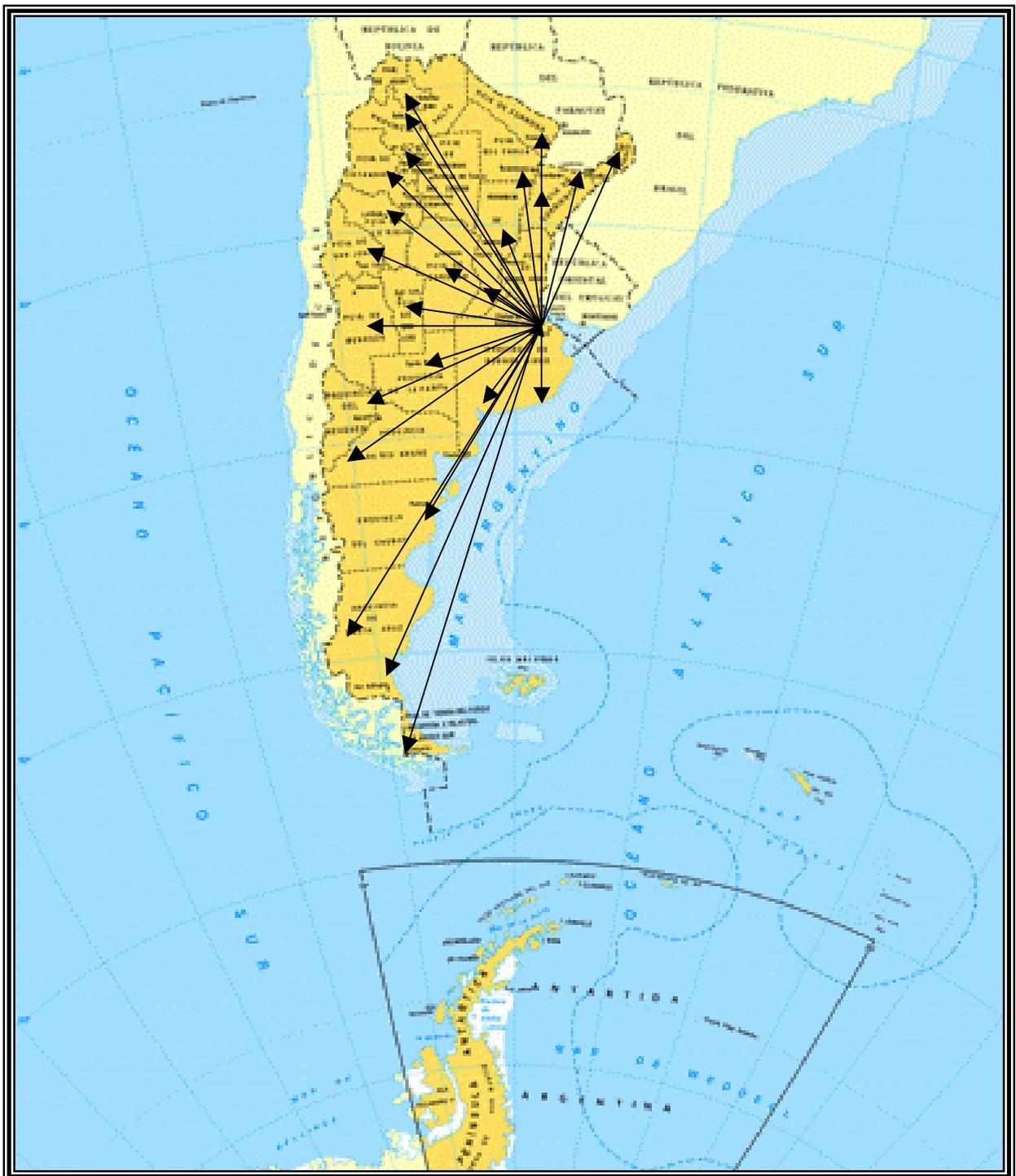
Las aerolíneas mayoritarias operan el 95% de los pasajeros domésticos y algunos (LADE, Aerovip) transportan el 5% restante.

Esas líneas mayoritarias son Austral/Aerolíneas Argentinas y Southern Winds/LAFSA.

El desarrollo de tráfico doméstico estará particularmente influido por el desarrollo económico de los centros tradicionales (Córdoba/Mendoza/Salta) y el desarrollo e incentivo de la actividad turística en los centros como Bariloche, Iguazú y Calafate.

**Se espera un aumento del tráfico doméstico a razón de entre un 3 a 5% en los próximos 5 años.**

**AEROPARQUE JORGE NEWBERY DISTRIBUIDOR DE LOS VUELOS  
NACIONALES Y HACIA/DESDE R.O.U.**



## PRONOSTICO DE TRÁFICO DE PASAJEROS INTERNACIONALES

Este tráfico, particularmente, provendrá de dos regiones: el área Latinoamericana (países vecinos y hasta Centroamérica) y otros internacionales como Norteamérica y otros puntos de Europa y zonas de Asia y el Pacífico. No se espera en los próximos 5 años un desarrollo de rutas en Asia/Medio Oriente.

Según datos de la Organización Mundial del Turismo (OMT), los ingresos globales por turismo han aumentado a una tasa superior al 4%, las perspectivas de la actividad turística mundial pronostican una tasa de crecimiento moderada, alrededor del 4% promedio anual, proyectándose en el caso de Argentina un 8%.

El gobierno nacional, a través de la Secretaría Nacional de Turismo, ha incluido en sus políticas, potenciar el desarrollo turístico favoreciendo las inversiones extranjeras para la construcción de nuevos hoteles y expansión de las cadenas ya existentes en el país, así como también la participación más activa en los foros internacionales como la OMT y todos aquellos eventos que contribuyan a la promoción de los centros turísticos nacionales.

La Asociación de Transportadores Aéreos Internacional (IATA), pronostica una tasa de crecimiento anual del transporte aéreo regular internacional en **Latinoamérica entre el 4 y 6 % para los próximos años.**

## CONCLUSIONES

El tráfico aéreo en la República Argentina a nivel nacional e internacional tiene características que determinan la continuidad del perfil de los aeropuertos de Aeroparque Jorge Newbery y de Ezeiza Ministro Pistarini como distribuidor del tráfico doméstico, regionales y principal punto de ingreso y salida del transporte aéreo internacional.

Los aeropuertos pertenecientes al SNA deben ofrecer la calidad y eficiencia de los servicios ofrecidos y sus correspondiente necesidades tender a ser planificadamente satisfechas. No obstante, es muy importante considerar que en el mencionado proceso la prioridad la determina el factor principal de la aviación civil: **la densidad del tránsito aéreo.**

En función del mencionado factor y de los efectos que producirá el crecimiento del tráfico previsto determinará un análisis y evaluación de las capacidades existentes en los aeropuertos mencionados y en aquellos directamente relacionados con el

desarrollo económico y turístico para una confección eficiente de los planes de desarrollo de infraestructura aeroportuaria.

### **Ruido:**

El aeropuerto Jorge Newbery tiene establecidos procedimientos de atenuación de ruidos, cuyo cumplimiento es obligatorio para todos los aviones, excepto en situaciones de emergencia.

Dichos procedimientos regulan el uso de la potencia de los motores, las alturas y las trayectorias que son de aplicación para disminuir los efectos del ruido. Además, si bien el horario de la operación es H24, todas las llegadas y salidas entre las 00.30 Hs. y las 05.30 Hs. deben realizarse con aeronaves de bajo nivel de ruido, a excepción de las que pudieran llevar a cabo las aeronaves sanitarias y las publicas.

Por ultimo cabe mencionar que no se encuentra permitido efectuar pruebas de motores entre las 22.00 Hs. y las 8.00 Hs.

La norma operativa DNAR, establecía que a partir del 31 de Diciembre de 2003 no se podría afectar o matricular una aeronave que no cumpliera con el Capitulo III. A partir del 31 de Diciembre de 2005 se debería iniciar el reemplazo de las aeronaves preexistentes y a partir del 31 de Diciembre de 2010, no podrá operar en el espacio aéreo argentino ninguna aeronave nacional o extranjera que no cumpla con dicho capitulo III, entendiéndose que estas aeronaves modernas producen una significativa reducción del impacto sonoro. Esta normativa ha sido prorrogada durante el mes de Septiembre de 2004, quedando la misma acorde a lo que se muestra en el **ANEXO 4 – AIC 09/2004**

También se encuentra vigente la normativa respecto de los procedimientos para atenuación de ruido que deben seguir las aeronaves que aterrizan y despegan del Aeroparque, de forma de causar un menor impacto sobre el ejido urbano. La Fuerza Aérea Argentina tiene establecidos y publicados, los procedimientos y trayectorias de vuelo que siguen las aeronaves en sus salidas y aproximaciones a ambas cabeceras.

**(Ver ANEXO 5 – E1 – E2 – E3 – E4)**

### **Usos Adyacentes:**

En los alrededores del Aeroparque y por ende, próximos a la pista 13/31 del mismo existen numerosas instalaciones que provocan un efecto de encierro a la actual infraestructura aeroportuaria.

#### **(Ver ANEXO 6 – Construcciones Adyacentes)**

Dentro de esta situación planteada, deben diferenciarse por su ubicación y destino, aquellos objetos que representan o significan mayor peligrosidad de las operaciones aéreas, no tanto por ser un obstáculo a las superficies limitadoras establecidas por el anexo 14 de la OACI, sino por estar mas expuestas a un posible despiste de una aeronave.

Así mismo y dentro de las actividades comerciales desarrolladas en la zona, cabe destacarse aquellas que significan un agrupamiento importante de personas en un mismo sitio, y debajo de las superficies de aproximación / despegue, a corta distancias de las cabeceras de pista; dicho sitio, aunque no sea técnicamente un obstáculo, al no perforar con su altura ninguna superficie limitadora, se halla en una zona considerada como una de las mas criticas. Tal es el caso del restaurante Clo – Clo, que si bien no constituye un obstáculo a las operaciones que se realizan hacia la cabecera Norte, igualmente su ubicación es de mismo riesgo, considerando una eventual salida de pista durante el despegue o aterrizaje.

### **3. 2 Evaluación de la situación actual en cuanto a accesibilidad, vías y red de transito.**

El Aeroparque se encuentra ubicado sobre la ribera del Río de la Plata, entre las calles Sarmiento y Pampa. Un borde del mismo es la Av. Costanera Rafael obligado (sobre el Río) y su otro Limite longitudinal son las vías del ferrocarril Belgrano Norte y posteriormente la Av. Lugones.

Respecto a la accesibilidad al mismo se plantean varios inconvenientes. La calle pampa no posee continuidad hacia la costa, debiendo el transito desviarse por la Av. Lugones e ingresar por Sarmiento o por el Puente , circunvalando los predios de parque norte para acceder a la aerostación por la Av. Costanera.

Por otra parte la Av. Sarmiento posee en la intersección con las vías del FFCC un PAN<sup>7</sup> hecho que dificulta la accesibilidad a la costa y por ende al Aeroparque, incrementando los tiempos, los costos y la posibilidad de que ocurran accidentes. (este PAN, el único que posee el presente ramal ferroviario, desde su ingreso a la ciudad de Buenos Aires hasta su terminal en la estación Retiro)

Respecto a la red de tránsito pesado, es de destacar que el mismo actualmente circula por la Av. Costanera, por a lo largo del aeropuerto, junto con el tránsito pasante y los viajes que posean origen y destino en la aerostación ocasionando inconvenientes por la saturación de las arterias antes citadas.

La autopista Illia, resuelve la continuidad a través de una vía rápida, entre los accesos de la zona norte de la ciudad, su circunvalación – La Av. General Paz – y el área central de la misma. Esta situación clara se da para los flujos circulatorios provenientes de la zona norte (hacia el sur), en cambio, en los flujos hacia el norte la autopista culmina la altura de la Calle Salguero, punto en el cual el tráfico que circula por esta se incorpora a la Av. Costanera y posteriormente a la Av. Cantilo, que posee su inicio a la altura de la calle Pampa comportándose como mano contraria a la Av. Lugones, para abandonar la ciudad.

Sintéticamente, puede concluirse que:

- ✓ Resulta necesario el ordenamiento de la red de tránsito pesado en el área en cuestión, así como el mejoramiento de la red de tránsito en general.
- ✓ Estas acciones mejoraran sustancialmente la accesibilidad a la aerostación y ordenaran los flujos de tránsito; para materializarlas resulta necesario la realización de ciertas obras de infraestructura.
- ✓ Las mismas permitirán no solo el ordenamiento de la movilidad del área, sino que permitirán la recuperación del borde costero como paseo y recreación del conjunto de la ciudad.

**(Ver ANEXO 7 – Esquema Red Vial actual)**

### **3.3 Evaluación actual en cuanto a la red ferroviaria Belgrano Norte - Ferrovías adyacente a la Aerostación.**

#### **a. Descripción general del ramal**

Se trata de un transporte Metropolitano de pasajeros que une la estación Retiro con Villa Rosa, con una futura extensión al Parque industrial de Pilar.

Asimismo, en la Addenda del contrato de Concesión, se prevé la corrida de un tren entre Retiro y Caminito, denominado Tren del Este y que en una segunda etapa cubrirá servicios desde Aeroparque, hasta Avellaneda.

---

<sup>7</sup> PAN: Paso a Nivel.

## INFORMACIÓN GENERAL

### Periodicidad : Anual

<u>A</u>	<u>INFRAESTRUCTURA</u>	<u>TOTAL LINEA</u>
A.1.	Longitud de líneas de explotación no electrificadas (en Km.)	
A.1.1.	Con vía simple (1)	2,070
A.1.2.	Con vía doble o múltiple (2)	52,250
A.2.	Longitud de líneas de explotación electrificadas (en Km.)	0
A.2.1.	Con vía simple (3)	0
A.2.2.	Con vía doble o múltiple (4)	0
<b>Total (1) + (2) + (3) + (4) =</b>		<b><u>54,320</u></b>
A.3.	Longitud de vías de explotación no electrificadas (troncales y ramales) (en Km.)	
A.3.1.	Troncales y ramales (vía principal) (1)	106,570
A.3.2.	Auxiliares	26,259
A.4.	Longitud de vías de explotación electrificadas (troncales y ramales) (en Km.)	0
A.4.1.	Troncales y ramales (vía principal) (2)	0
A.4.2.	Auxiliares	0
<b>Total (excluido auxiliares) (1) + (2)</b>		<b><u>106,570</u></b>

A.5.	Número de estaciones en explotación (cantidad)	15
A.6.	Número de paradas en explotación (cantidad)	7
A.7.	Número de apeaderos en explotación (cantidad)	0
A.8.	Pasos a Nivel (cantidad)	
A.8.1.	Barreras manuales (1)	0
A.8.2.	Barreras automáticas (2)	43
A.8.3.	Señales fonoluminosas (3) (manual)	0
A.8.4.	Con Cruz de San Andrés (4)	3
A.8.5.	Sin señalización (5)	0
<b>A.8.6. Total (1) + (2) + (3) + (4) + (5) =</b>		<b>46</b>
A.9.	Pasos Vehiculares (cantidad)	
A.9.1.	Bajo nivel (1) 11 viales – 2 ferroviarios y 1 vial/Ferrov.	14
A.9.2.	Sobre nivel (2) 9 viales – 1 ferroviario	10
A.9.3.	A nivel (3)	46
<b>A.9.4. Total (1) + (2) + (3) =</b>		<b>70</b>
A.10.	Pasos peatonales (cantidad)	
A.10.1.	Bajo nivel (1)	1
A.10.2.	Sobre nivel (2)	9
A.10.3.	A nivel (3)	54
<b>A.10.6. Total (1) + (2) + (3) =</b>		<b>64</b>

<b>A.11. Señalamiento (en Km. de línea)</b>	
<b>A.11.1. Automático (1)</b>	47,000
<b>A.11.2. Sin señalamiento (2)</b>	7,320
<b>A.11.3. Manual (2)</b>	0
<b><u>A.11.3. Total (1) + (2) + (3) =</u></b>	<b><u>54,320</u></b>
<b>A.12. Estado de la vía (en Km.)</b>	
<b>A.12.1. Muy bueno</b>	81,70
<b>A.12.2. Bueno</b>	22,80
<b>A.12.3. Malo</b>	0
<b>A.13. Plan de inversiones en vía (en Km.)</b>	
<b>A.13.1. Renovación (1)</b>	0,161
<b>A.13.2. Mejoramiento (2)</b>	0,255
<b>A.13.3. Mejoramiento liviano (3)</b>	0
<b><u>A.13.4. Total (1) + (2) + (3) =</u></b>	<b><u>0,416</u></b>

Las características de la flota empleada, son las siguientes

**(Ver ANEXO 8 – Características de la Flota Empleada)**

### **3. 4 Evaluación de la situación actual en cuanto a la política aerocomercial.**

Toda nación debe poseer una política aérea que constituya un instrumento de apoyo a las actividades económicas y que garanticen el transporte de personas, bienes y cargas, proveyendo a la defensa nacional cuando el Estado lo requiera.

Lo expuesto define uno de los puntos fundamentales en lo que refiere a la búsqueda por parte del Estado de una política aerocomercial que además de asegurar la distribución de los productos argentinos hacia todo el mundo, fortalezca el comercio exterior, la actividad turística receptiva y la interconexión de los distintos puntos del interior del país.

Cumplir con ello, solo es posible a través de políticas activas, que establezcan las condiciones que permitan basar el sistema de transporte aéreo mediante una adecuada regulación técnica – operativa y económica, que marquen directrices para sus empresas nacionales y, en especial para su empresa de bandera.

Los beneficios de una política aerocomercial de este tipo permitirán una adecuada interrelación entre las necesidades del estado y la viabilidad económica de sus empresas.

En éste sentido, el Aeroparque Jorge Newbery de la CABA constituye un punto de gran trascendencia en el desarrollo de ésta política, por ser uno de los principales centro receptor y distribuidor de pasajeros y carga, con origen y desde otros centros regionales como nacionales.

No obstante ello, su operatoria aérea se encuentra limitada en su infraestructura y en su transferencia hacia otros medios de transporte que le permitan al pasajero y a la carga tener acceso de conexión rápida y eficiente.

Uno de los objetivos primarios de la política aerocomercial de la Nación es que, la misma, **debe estar dirigida al desarrollo económico, social y cultural del país, ampliar el turismo receptivo y propender a la integración territorial**, y en ése aspecto, el transporte aéreo no debe ser considerado un transporte de lujo sino un medio de transporte “estratégico” de bienes y de personas, que debe estar al servicio de los intereses de la nación.

Por otro lado, la inversión pública en infraestructuras es una prioridad del gasto público y una herramienta básica de la política del Estado para dinamizar la economía y promover el equilibrio regional y la cohesión territorial. Debe perseguir objetivos económicos y sociales de gran relevancia como son los de la creación de empleo, el de favorecer el desarrollo económico y social, y posibilitar la solidaridad Intra territorial

El hecho de que las infraestructuras de transporte aumenten la productividad media de las regiones menos desarrolladas hace de ella un poderoso instrumento para eliminar disparidades de renta de un país. Asimismo, un adecuado desarrollo de infraestructuras de transporte a través de una reducción de costos, estimula la inversión privada y mejora la competitividad de las economías, haciendo al país más atractivo para la inversión.

No obstante ello, se debe generar y recrear los instrumentos necesarios que garanticen un adecuado control de la política aérea fijada por el PEN, de acuerdo a las competencias que en la materia dispongan los organismos de regulación y fiscalización del sector de la aeronáutica comercial y civil de la Nación. Procurando desarrollar la actividad aeronáutica dentro de los estándares técnicos de seguridad operacional exigidos por los organismos internacionales de control (OACI y FAA), en todo momento.

### **3. 5 Evaluación de la situación actual en cuanto a la costanera del Río de la Plata.**

#### **(Ver ANEXO 10 – Concesiones y Usos)**

La situación de la Costa a presentado siempre en mayor o menor medida una ocupación desordenada, que sistemáticamente ha imposibilitado el uso publico de ella.

Desde hace ya varios años la ciudad ha encarado acciones tendientes a ordenar y o recuperar la circulación y el uso publico sobre el río. Esta tarea muchas veces resulta compleja por existir en este espacio del territorio diferentes jurisdicciones.

En la zona norte de la costa en la actualidad se presentan las siguientes situaciones y o ocupaciones:

Entre la Av. Sarmiento y Salguero se encuentran mayoritariamente predios concesionados que impiden el uso publico de la costa. No cumplimentándose con la obligatoriedad de liberar la sirga ( Camino de sirga). En el sector antes descripto se encuentran las concesiones de Costa Salguero, el Driving de la Asociación Argentina de Golf y Punta Carrasco.

Por las características de estas concesiones y por la ubicación de las mismas , el resultado es un impedimiento real del uso masivo de la costa y por tratarse en algunos casos de diversas jurisdicciones se dificulta el control y la regulación de las mismas.

A lo largo de la aeroestación la costanera se presenta libre de concesiones hasta la Marina Norte. En dicho trayecto se encuentra el muelle de Pescadores, siendo este sujeto a protección histórica

#### **(Ver ANEXO 11 - Informe APH)**

A partir de la marina, existen predios costeros concesionados entre los que se destacan, Parador Nubar, Pacha, Tequila, Rodizio, Driving Parque Norte, Clo-Clo y Aquellos Años.

Es importante destacar tal cual se ha detallado al Punto 3.1 (Evaluación de la situación actual en cuanto a la operación de la Aerostación) en acápite “usos adyacentes”.

*...“Dentro de esta situación planteada, deben diferenciarse por su ubicación y destino, aquellos objetos que representan o significan mayor peligrosidad de las operaciones aéreas, no tanto por ser un obstáculo a las superficies limitadoras establecidas por el anexo 14 de la OACI, sino por estar mas expuestas a un posible despiste de una aeronave.*

*Así mismo y dentro de las actividades comerciales desarrolladas en la zona, cabe destacarse aquellas que significan un agrupamiento importante de personas en un mismo sitio, y debajo de las superficies de aproximación / despegue, a corta distancias de las cabeceras de pista; dicho sitio, aunque sea técnicamente un obstáculo, al no perforar con su altura ninguna superficie limitadora, se halla en una zona considerada como una de las mas críticas”...*

#### **4. Metodología de Trabajo de la Comisión Mixta**

Como metodología de trabajo las partes involucradas decidieron realizar reuniones informales Inter.-técnicas, coordinadas por la Subsecretaría de Transporte Aero comercial y la Subsecretaría de Planeamiento del CABA, y de características de aproximación y definición, y reuniones generales de las cuales se labraron actas con las pertinentes participaciones, la que se incluyen como ANEXOS.

#### **5. Objetivos Generales de la Comisión Mixta**

La importancia de la temática y su complejidad definieron la necesidad de establecer objetivos comunes que pudieran ser trabajados en forma interactiva con los actores de necesaria intervención, tanto por su competencia jurisdiccional como por la especificidad de los temas. Se detallan los mismo:

- ✓ Mejoramiento de las condiciones de seguridad en la operación del Aeroparque.
- ✓ Mejoramiento de la accesibilidad al Aeroparque y Costanera.
- ✓ Recuperación de la costanera – paseo.
- ✓ Mejoramiento del espacio publico circundante.
- ✓ Coordinación con el Programa PPI (Proyecto Protección de Inundaciones).
- ✓ Reordenamiento y redistribución de la red de tránsito pesado en el área.
- ✓ Compatibilización de las acciones con otras en áreas cercanas.

**a) La profundización de estos objetivos puede sintetizarse en:**

***Mejoramiento de las condiciones de seguridad:*** por el tenor de la materia y en tanto el emplazamiento del Aeroparque se encuentra en el territorio de la ciudad, el GCBA y el Gobierno Nacional, participan con los organismos competentes en la materia a los efectos de estudiar posibilidades y/o alternativas en diferentes escenarios, partiendo de la hipótesis que en cualquiera de ellas será necesario mejorar las condiciones de seguridad del mismo.

***Mejoramiento de la accesibilidad:*** debe necesariamente comprender la realización de obras tendientes a garantizar y mejorar los accesos y la vinculación de la ciudad en el área de intervención.

***Recuperación de la Costanera – Paseo:*** se pretende la recuperación de la situación de la costanera como último límite con relación al Río de la Plata, tal cual fue con anterioridad a los rellenos indiscriminados y las concesiones que a lo largo de los años han impedido el libre acceso público a la ribera, en otras palabras esta acción implica la recuperación del borde del río para el uso público.

***Mejoramiento del Espacio Público Circundante:*** se pretende la creación de nuevos espacios públicos así como la puesta en valor de los ya existentes degradados, en pos de una unificación con las obras que se realizaron en el área, entre otras el Parque de los Niños y el Parque de la Memoria, etc. buscando de esta forma una unidad ambiental para el tratamiento de toda la franja costera norte.

***Coordinación de acciones con el PPI (Plan Protección de Inundaciones),*** la metodología de trabajo y articulación propuesta enfoca como objetivo coordinar acciones compatibilizando el futuro proyecto con esta obra hidráulica que confluye en el área involucrada.

***Reordenamiento y redistribución de la red de tránsito pesado y Compatibilización de las acciones con otras, en áreas cercanas:*** se pretende resolver la ausencia de una red integrada y jerarquizada de los flujos de tránsito, que en la actualidad genera recorridos innecesarios, circulación discontinua, y altos niveles de congestión e inseguridad, a través de la materialización del proyecto Anillo Vial, partiendo una visión estratégica del área y de otros proyectos como el acceso al Puerto, el Puerto de Pasajeros, otros.

**b) La importancia del Aeroparque para la Ciudad y para la Nación puede resumirse en las siguientes ideas fuerza:**

- ✓ *Por su ubicación dentro de la Ciudad, sin olvidar que en todas las propuestas la ubicación geográfica resulta siempre próxima al Área Central.*
- ✓ *Por lo que representa económicamente para la Ciudad, considerando el flujo de recursos del turismo y las ventajas comparativas de contar con un aeropuerto de negocios.*
- ✓ *Por el posicionamiento estratégico de la Ciudad de cara al MERCOSUR y el nuevo rol que desempeñará Buenos Aires en este proceso regional.*

En síntesis, la situación descrita reafirma que la intervención en el área del Aeroparque forma parte de un proyecto global y debe ser encarado como una oportunidad de reestructurar la franja costera en ese sector de la ciudad, al mismo tiempo que busca incrementar las condiciones de seguridad para los vecinos y para todos los visitantes que recibe diariamente nuestra ciudad, asegurando de esa forma parte del flujo turístico.

## **6. Aspectos relevantes que requieren de intervención específica**

A los efectos de abordar los objetivos descriptos en 5. cada uno de los actores se abocó al desarrollo y formulación de los aspectos de la propuesta que le correspondía por competencia. Se realiza un detalle por actor de intervención específica.

### **6. 1 Del gobierno de la Ciudad Autónoma de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires**

#### **a) En cuanto a la estructura vial en la visión estratégica de la ciudad – Anillo Vial – (Ver ANEXO 12 – Plano Anillo Vial)**

La Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires establece en su artículo 18° como política especial, la promoción del desarrollo humano y económico equilibrado, que evite y compense las desigualdades zonales dentro de su territorio, marcando la fuerte orientación integradora que se pretende para la ciudad.

Esta orientación integradora comprensiva de todas las políticas especiales de la Ciudad, que ha sido incorporada como disposición común por los constituyentes, debe reconocerse en la diagramación de las políticas de tránsito de escala, como es la referida a la Red de Autopistas y Vías Interconectadas de la Ciudad de Buenos Aires.

En la actualidad, la Ciudad de Buenos Aires padece una fuerte desconexión en materia de movilidad estructural, marcada por la existencia de fragmentos estancos. Consecuencias de ello son la presencia de tránsito pesado en las calles de la red interna y la generación de un gran embudo en dirección hacia el Centro de la Ciudad.

Por ello se necesita conectar e integrar el sistema vial de autopistas en una red a fin de lograr no solo la separación del tránsito pesado del sistema de calles y avenidas sino también del tránsito pasante, aliviando consecuentemente la red vial interna y transformando el embudo referido en una malla de distribución.

El sistema propuesto, resolverá de forma eficiente tres cuestiones fundamentales de la movilidad estructural en la ciudad, a saber: a) La red de transporte de cargas; b) Los accesos al Puerto de Buenos Aires, a la Estación Terminal de Omnibus y al Aeroparque Jorge Newbery y c) El tránsito pasante adyacente a la ribera de la ciudad en sentido norte – sur.

La política que se propone respecto de la circulación vial por autopistas y vías conexas, no puede soslayar una visión integradora y englobadora de las realidades de la Ciudad en su conjunto y de ésta con el Area Metropolitana.

En este sentido fue diagramado el proyecto que se remite, cuyo objetivo es el de disponer de una red de autopistas urbanas y vías jerarquizadas que favorezca el tránsito fluido, rápido y seguro dentro del radio de la Ciudad, conforme a las necesidades de accesibilidad a los distintos centros y subcentros generadores de actividades urbanas, garantizando paralelamente la vinculación de estos últimos con el área metropolitana de Buenos Aires.

Respecto a la característica de la traza, cabe considerar que deberán incorporarse a lo largo de su desarrollo pautas de diseño contemporáneas que atiendan al fenómeno de la movilidad urbana integralmente, adoptando soluciones en armonía con el entorno urbano que atraviesan.

Así, la traza definitiva deberá: a) Asegurar la conectividad transversal de la trama vial principal en los nodos de mayor importancia en relación con los usos urbanos; b) Fortalecer el diseño y funcionamiento de la trama peatonal y de tránsito no motorizado; c) Asegurar la conectividad de la ciudad con las tierras y actividades que se desarrollan sobre la margen Noreste y Este de la AU Illia y Ribereña y d) Asegurar la progresiva conectividad entre las márgenes Norte y Sur del

Riachuelo, fomentando el desarrollo equilibrado del suelo y las actividades urbanas.

**b ) En cuanto a la recuperación de la costanera como paseo**

La recuperación de la situación de la costanera como último límite con relación al Río de la Plata, tal cual fue con anterioridad a los rellenos indiscriminados y las concesiones que a lo largo de los años han impedido el libre acceso público a la ribera, implica la recuperación del borde del río para el uso público.

Este hecho no resulta menor, ya que hace algunos años atrás la Ciudad Autónoma de Buenos Aires a iniciado un proceso de recuperación de sus áreas costeras (Los Carritos de la Costanera Norte, la Puesta en valor de la Costanera Sur, el Parque de los Niños, etc.)

La actual situación se presenta como una oportunidad de concluir esa tarea inconclusa ya iniciada, vinculada al ordenamiento de los flujos y tipos de tránsito y a la creación de nuevos espacios públicos, que por su estructura garantizaran el libre acceso a la ribera.

Estos nuevos parques vinculados con las obras que se realizaron en el área, entre otras el Parque de los Niños y el Parque de la Memoria, etc. Buscaran la creación de una unidad ambiental para el tratamiento de toda la franja costera norte.

El ordenamiento de la red de Tránsito pesado, que actualmente circula por la costanera, permitirá devolverle a esta sus características de paseo, brindando la posibilidad de reducir su capacidad con el objeto de adecuar áreas de estacionamiento que garanticen el correcto uso de los espacios públicos existentes y los nuevos en correcta armonía con el aeroparque de la ciudad.

**c) En cuanto al mejoramiento de la accesibilidad y la circulación en el área  
Propuesta de Red Vial en cercanías de Aeroparque**

Dentro del marco de obras a encarar ocupan un lugar de preponderancia las que se refieren a desarrollar una nueva propuesta de la red Vial en las cercanías del Aeroparque Metropolitano Jorge Newbery.

Las obras permitirán que la Terminal Aérea pueda mejorar su encuadre dentro de las normas internacionales que regulan su funcionamiento, dado que en la actualidad se registran condiciones que afectan particularmente la seguridad.

La propuesta parte de considerar que se dará continuidad a la autopista Pte. Illia en todo el sector comprendido entre las Avenidas Sarmiento y La Pampa es decir en forma paralela al ramal del ferrocarril G.M.Belgrano, completando el par circulatorio con la actual Avenida Lugones en el flanco Oeste del Aeroparque Metropolitano.

Esta importante mejora para la circulación vehicular captará todo el tránsito directo que hoy circula por la Avenida Costanera en dirección Sur Norte.

En sentido transversal, es decir en dirección Oeste – Este y viceversa esta propuesta contempla el mejoramiento de la red existente con dos vinculaciones en ambas cabeceras de la terminal Aérea, vinculando en forma directa el centro de la ciudad con la Avenida Costanera sorteando en bajo nivel las vías del ferrocarril G.M.Belgrano y las calzadas principales de la AU-IIIa con la que presenta conexiones en ambos sentidos de circulación.

Se complementa la interconexión con la habilitación de la Rama SO-N en correspondencia con el bajo nivel de la calle Salguero la cual permite que el tránsito pesado proveniente de la zona portuaria se incorpore a las calzadas principales de la AU-IIIa en sentido SN.

Dentro de este nuevo marco de exigencias se plantea un cambio de trazado para la Avenida Costanera en coincidencia con ambas cabeceras de la pista del Aeroparque Metropolitano, situación esta que se presenta propicia para con un desarrollo ondulante retomar y reforzar nuevamente su carácter de avenida de paseo costero como límite entre la ciudad y el río.

#### **d) En cuanto a la coordinación con el Plan Protección de Inundaciones**

La metodología de trabajo y articulación propuesta enfoca como objetivo coordinar acciones compatibilizando el futuro proyecto con esta obra hidráulica que confluye

A fin de optimizar el sistema pluvial existente y, considerando que mas de medio siglo sin inversiones de impacto han dado como resultado tangible 35 eventos de inundación por precipitación fluvial con el consecuente anegamiento de amplios sectores de la ciudad , con gran perjuicio para la comunidad, tanto en bienes privados como públicos.

Para lograr un sistema que permita enfrentar las precipitaciones y sudestadas de importancia, el Gobierno de la Ciudad ha centrado uno de sus ejes de acción en el desarrollo del Programa de Protección contra Inundaciones, con un horizonte de 50 años, cuyo núcleo consiste:

- ✓ El Plan Director de Ordenamiento Hidráulico con nuevas herramientas tecnológicas y el desarrollo complementario de normas y procedimientos de manejo,
- ✓ El Proyecto ejecutivo para la Cuenca del Arroyo Maldonado
- ✓ El diseño de un sistema de Gestión Sectorial

La formulación de los proyectos abordan una problemática que incluye:

- ✓ Un área de afectación del Arroyo Maldonado habitada por más de un millón de personas,
- ✓ Niveles de inversión con un atraso de 60 años respecto del incremento de población
- ✓ Una frecuencia de inundación actual con repitencia anual.
- ✓ Un área de total de influencia de 8.322 ha., de las cuales 4591 ha se ubican en la ciudad

## **6. 2 Del Ministerio de Planificación, Infraestructura y Servicios**

### **a) En cuanto a la red de transporte ferroviario**

La Subsecretaría de Transporte Ferroviario ha elaborado un Plan Estratégico para el Sistema Ferroviario Argentino que se inserta en una visión integral del sistema multimodal del transporte con un horizonte al 2010.

El Plan señalado tiene tres etapas: la reorganización; la recuperación y la modernización del sistema ferroviario.

- a. En la etapa de reorganización, se aspira a ordenar el marco institucional; llevar adelante la renegociación de los contratos de concesión y rehabilitar servicios y actividades conexas.
- b. La etapa de recuperación aspira a llevar al sistema ferroviario a los niveles que este poseía en las mejores etapas de Ferrocarriles Argentinos.
- c. La etapa de modernización, implica un cambio sustancial, un salto cualitativo en términos de organización logística, niveles técnicos de infraestructura, calidad de servicios, estaciones y terminales y seguridad, que lo aproxime a las tendencias mundiales en materia ferroviaria.

El *objetivo estratégico*, apunta a “reposicionar” al ferrocarril en el sistema multimodal de transporte en aquellos aspectos para los cuales posee ventajas comparativas y competitivas.

Los *objetivos específicos* están referidos a:

- Potenciar la competitividad de ciudades y regiones.
- Favorecer la accesibilidad a los mercados y al comercio exterior.
- Posibilitar el desarrollo y la ordenación e integración territorial.
- Propender a la mejora de la calidad de vida de la población.
- Propiciar el acceso de la población a la infraestructura y a los servicios.
- Mejorar el uso de los recursos energéticos y proteger el medio ambiente.
- Disminuir los niveles de congestión y saturación en los corredores críticos y en el accesos a los nodos significativos.

Los *principales ejes de acción* están orientados a:

- Transporte de cargas.
- Transporte interurbano de pasajeros.
- Transporte masivo de personas en la región metropolitana de Buenos Aires.
- Industrias de apoyo y desarrollo tecnológico.

## **1 Transporte de cargas**

Objetivo estratégico:

Potenciar el sistema de cargas como parte integrante del sistema intermodal de transporte, incorporado a redes logísticas y en condiciones de competencias armonizadas, “puerta a puerta” – “justo a tiempo”, tratando de llegar a un umbral de 25 a 30% de participación en el sistema.

Acciones

Las principales acciones están referidas a las *redes* y a los *nodos*:

- 1.1 Aumentar la capacidad portante en términos de toneladas por eje.
- 1.2 Eliminar en forma paulatina las restricciones de gálibo en los principales corredores de contenedores.

- 1.3 Aumentar progresivamente las velocidades de circulación en la red troncal.
- 1.4 Reordenar los accesos a puertos (Buenos Aires- Rosario- La Plata- Bahía Blanca).
- 1.5 Fortalecer el desarrollo de las terminales intermodales en los principales nodos y zonas de actividades logísticas.
- 1.6 Localizar estratégicamente los *centros de acopio*.
- 1.7 Integrar paulatinamente el sistema de transporte (Tren- Camión).
- 1.8 Fortalecer la presencia del ferrocarril en las Redes Transnacionales del MERCOSUR, incorporándolo a las cadenas logísticas de transporte.

En este contexto se inscriben:

- a.) La reconversión del Ferrocarril Belgrano Cargas S.A y la apertura del paquete accionario con el fin de potenciar las inversiones y la gestión comercial, que posibilite alcanzar 4 millones anuales de capacidad transportada.
- b.) La reconversión del Ferrocarril Trasandino Central (Mendoza- Las Cuevas, Argentina- Los Andes, Chile) con el fin de descongestionar el cuello de botella en el Corredor de los Libertadores- Paso del Cristo Redentor, y potenciar el Corredor Bioceánico Central.

## **2 Transporte Interurbano de pasajeros**

Objetivo estratégico:

Reconstruir el Sistema Básico del Transporte Interurbano de Pasajeros, con el fin de diversificar la oferta intermodal en los principales corredores, fortaleciendo los desplazamientos de personas entre grandes ciudades, mejorando la calidad de vida, aportando confort y seguridad en los traslados, disminuyendo indirectamente los accidentes viales e integrando el sistema de asentamientos humanos.

Acciones

- 2.1 Crear un Ente ejecutor del sistema, aunque existan diferentes operadores.
- 2.2 Trabajar en un Plan 2004-2007 (en los corredores definidos), identificando:
  - Tipo de servicios (según jerarquía de flujos por corredores).
  - Calidad de los servicios a prestar.

- Frecuencias, orientación de la oferta a las necesidades del usuario.
- Necesidades de material rodante, tractivo y remolcado.
- Inversiones progresivas en la infraestructura e instalaciones hasta alcanzar la meta establecida.
- Niveles de seguridad.

2.3 Rehabilitar progresivamente los corredores en las mejores condiciones de servicio posible.

2.4 Avanzar paulatinamente en el mejoramiento de los servicios rehabilitados. El sistema estará dividido en:

Trenes de Altas Prestaciones 160 km/h.

- Buenos Aires - Mar del Plata
- Buenos Aires – Rosario - Santa Fe

Trenes de largo recorrido 100 a 130 km/h.

- Buenos Aires - Rosario- Córdoba
- Buenos Aires - Tucumán
- Buenos Aires - Mendoza
- Buenos Aires - Posadas
- Buenos Aires - Santa Rosa
- Buenos Aires - Bahía Blanca - Neuquén
- Buenos Aires - Bahía Blanca - Bariloche

2.5 Agregar los servicios de los Trenes Regionales, (ej. Buenos Aires- Gral. Alvear; Concepción - Tucumán; Tucumán – Salta – Jujuy) y de los trenes turísticos.

### **3 Transporte masivo de personas en el área metropolitana de Buenos Aires**

Objetivo estratégico:

El *transporte masivo de personas en el área metropolitana de Buenos Aires* debe ser un objetivo de las políticas públicas en materia de transporte y de transporte ferroviario. El mismo debe integrarse a un sistema intermodal y ser planificado en forma sistémica, *Ferrocarril- Transporte- Desarrollo Urbano-*

*Ambiental.* Es aconsejable crear un Ente para la planificación y la coordinación funcional del sistema.

#### Acciones

- 3.1 Crear un Ente de Regulación *de la Región Metropolitana de Buenos Aires*.
- 3.2 Readequar las concesiones a los nuevos requerimientos en Política de Transporte y Ferroviaria.
- 3.3 Reconstruir y modernizar 259 estaciones.
- 3.4 Construir centros de transbordo intermodales y pasos a desnivel en cruces críticos.
- 3.5 Integrar el sistema de transporte ferroviario con el servicio de subterráneos y premetro de Buenos Aires.
- 3.6 Analizar en cada corredor concesionado los proyectos tendientes a:
  - Renovación de vías
  - Electrificación
  - Renovación de material rodante
  - Modernización de señalamiento y comunicaciones
  - Seguridad

## **4 Industrias de apoyo y desarrollo tecnológico**

Objetivo estratégico:

Acompañar las necesidades del Plan Estratégico con un desarrollo de la industria argentina, de la asociación de ésta con grupos inversores del exterior, de radicación de grupos industriales de alta experiencia en las nuevas tecnologías e innovación en materia ferroviaria y de la reapertura selectiva de talleres ferroviarios.

#### Acciones

- Fortalecer y propiciar el desarrollo industrial ferroviario en el país.
- Reconstruir material tractivo y remolcado para las nuevas necesidades del transporte de cargas y de pasajeros interurbano y metropolitano.
- Construir nuevo material rodante para la etapa de modernización del sistema.
- Aportar todo el apoyo industrial para la renovación de la infraestructura.
- Reabrir los talleres de:

- \_ Tafi Viejo (Tucumán)
- \_ La Plata (Gambier)
- \_ Junín (Prov. de Buenos Aires)
- \_ Laguna Paiva (Prov. de Santa Fe)

y otros que se encuentran en estudio.

*a. Descripción general del ramal en el marco de la política ferroviaria.*

Dentro de dicho Plan, se han establecido los correspondientes programas, correspondiendo uno de ellos, al transporte metropolitano de pasajeros, que prevé la electrificación de los ramales ferroviarios correspondientes al Ferrocarril San Martin y al Belgrano Norte, por considerarlos prioritarios.

Asimismo en el marco de la Addenda del Contrato de Concesión con Ferrovias S.A., se ha incluido la ampliación de la concesión para la operación del tren del Este, que unirá Retiro con Caminito (en una primera etapa) y posteriormente continuará hasta Avellaneda.

Dicho tren circulará por la traza existente en la zona de la ciudad de Buenos Aires, aledaña al Puerto Madero, estableciéndose así la conexión Norte – sur

1) CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS:

NORMAS A CUMPLIR: UIC O EQUIVALENTES

TIPO DE TRANSPORTE: TREN DE SUPERFICIE URBANO DE PASAJEROS SISTEMA DE OPERACIÓN PREMETRO

EXTENSIÓN: VÍA DOBLE 23.KM.

TROCHA: 1000.mm.

NUMERO DE ESTACIONES: 15

CARGA MÁXIMA POR EJES: 15 TONS.

2) DATOS DEL PROYECTO:

Hay actualmente en estudio dos posibilidades:

ALTERNATIVA A

- SISTEMA: DIESEL ELÉCTRICO
- FRECUENCIA DE TRENES:
- SEÑALAMIENTO: AUTOMÁTICO
- MATERIAL RODANTE: 16 DUPLAS DE COCHES CON TRACCIÓN DIESEL ELÉCTRICA MODERNAS Y LIVIANAS (LIGHT RAIL) CON AIRE ACONDICIONADO, CON CAPACIDAD PARA 200 PASAJEROS POR DUPLA (ENTRE SENTADOS Y DE PIÉ) PARA UNA ALTURA DE ANDENES DE 200 MM MEDIDOS DESDE EL HONGO DEL RIEL.
- LAS DUPLAS ESTARÁN CONFORMADAS POR UN COCHE MOTOR CON FURGÓN Y CABINA DE CONDUCCIÓN (CONDUCCIÓN UNIPERSONAL) VINCULADO MEDIANTE UN ACOPLAMIENTO DEL TIPO SEMI PERMANENTE A UN COCHE REMOLCADO CON CABINA DE CONDUCCIÓN DE IDÉNTICAS CARACTERÍSTICAS A LA DEL COCHE MOTOR. EN AMBOS EXTREMOS DISPONDRÁN DE ACOPLÉS AUTOMÁTICOS TIPO SCHAFEMBERG.
- SISTEMA DE FRENOS COMBINADO ENTRE ELECTRODINÁMICO, A FRICCIÓN (HIDRÁULICO O AIRE COMPRIMIDO) Y ELECTROMAGNÉTICO (PATÍN CONTRA RIEL). LAS DESACELERACIONES RESULTANTES SERÁN COMPATIBLES CON LAS DE UN TRANVÍA. TAMBIÉN TENDRÁN FRENO DE ESTACIONAMIENTO.
- LA CARROCERÍA ESTARÁ CONSTRUIDA CON ACERO INOXIDABLE.
- LOS VEHÍCULOS DEBEN SER CAPACES DE CIRCULAR EN SECTORES DE VÍAS CON RAMPAS Y PENDIENTES DEL ORDEN DEL 25 %

#### **ALTERNATIVA B**

- SISTEMA: ELÉCTRICO
- ALIMENTACIÓN: CATENARIA-TERCER RIEL EN 600/750 V. CORRIENTE CONTINUA
- SUBESTACIONES DE ALIMENTACIÓN: CANTIDAD A DEFINIR SEGÚN
- SISTEMA
- FRECUENCIA DE TRENES: DIARIA CADA 15 MINUTOS
- SEÑALAMIENTO. AUTOMÁTICO
- MATERIAL RODANTE: VEHÍCULO TIPO TRANVÍA ACOPLABLE EN DUPLAS O INDIVIDUAL
- CABINA DE CONDUCCIÓN EN AMBOS EXTREMOS CONDUCCIÓN BI -DIRECCIONAL
- MOTORIZACIÓN MOTORES DE CORRIENTE ALTERNA ASINCRÓNICOS
- CANTIDAD: 16 (DUPLAS)

#### **b. Operatoria de transporte de cargas**

En la actualidad por el corredor transitan las cargas de la concesionaria Belgrano Cargas S.A. que hace uso de las vías para transportar sus cargas al Puerto de Buenos Aires.

La empresa Ferrovias S.A. otorga la servidumbre de paso para dicho concesionario.

En la actualidad la empresa Belgrano Cargas se encuentra en etapa de Licitación Pública Internacional.

**Observaciones:** La futura estación Aeroparque, contará con rampas de ascenso y descenso de distintas alturas, para que puedan estacionar y descender/ascender pasajeros del futuro ferrocarril electrificado, así como del tren del Este. Al aprobarse la propuesta obrante en la Addenda, se coordinará con Fuerza Aérea Argentina y AA2000, la construcción del túnel de acceso al Aeropuerto.

#### **b) En cuanto a política de Transporte Aerocomercial**

El transporte juega un rol básico y muy importante en la integración física –como ordenador territorial- y relacional –entre el hombre y la producción- a través de sus distintos modos (carretero, ferroviario, aéreo, marítimo y fluvial).

A nivel nacional, la adecuación de infraestructura aeroportuaria al Aeroparque Jorge Newbery de la CABA, deberá propender hacia una regionalización que permita federalizar el país, acercando a sus habitantes y movilizándolo la cadena productiva.

A nivel continental, propenderá a la integración que debe darse de manera inmediata hacia el MERCOSUR.

Los países que ya regionalizaron sus economías poseen un eficiente sistema, generado por una política común de transporte, donde una geografía de redes vincula e interrelaciona estratégicamente los distintos modos, brindando un servicio puerta a puerta tanto para transporte de pasajeros como de cargas.

Es así como nace el concepto de Multimodalidad, entendido como aquel sistema de servicio que relaciona al menos dos modos de transporte a través de una estación de transferencia dentro de un circuito ininterrumpido de vínculos.

En nuestro país, la estrategia relacional estará dirigida a vincular los polos productivos zonales / regionales, y áreas fronterizas que permita la integración poblacional entre zonas periféricas y centrales.

En cuanto a la estrategia relacional a nivel continental, estará dirigida a vincular la integración económica, por un lado, posicionando nuestros productos en mercados internacionales a precios competitivos; y, por otro lado, propender al intercambio de turismo regional hacia zonas no relacionadas en forma directa hasta el presente.

Esta situación planteada generará, a su vez, un impacto regional económico y urbano, principalmente en las zonas periféricas, que consolidará el crecimiento armónico y sostenible (a través de la producción) de las nuevas comunidades en sintonía con la implementación progresiva del sistema de transporte multimodal. Y todo esto ejecutándose con el marco de una política ambiental apropiada.

Por último, cabe agregar lo que expresa la Ley 19030 “Transporte Aero comercial/ Política Aérea” en su artículo 4: “- *El Estado adoptará las medidas pertinentes para lograr una adecuada infraestructura que permita concretar los fines señalados en los Artículos 2 y 3 de esta ley.*”

Por tanto, es una obligación ineludible del Estado tomar las decisiones que crea conveniente para llevar adelante proyectos como el que nos ocupa; y en tal sentido tales decisiones superan a los concesionarios de los aeropuertos del Sistema Nacional de Aeropuertos, sean cuales fueran éstos.

### **6. 3 Referentes a la operación del aeropuerto**

En el marco del proyecto ferro-vial encarado por el Gobierno Nacional y el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, surgen obras de infraestructura que requieren la afectación de un área del sector Oeste del Aeroparque, lindero con las vías del FFCC Belgrano para permitir la concreción de la Autopista Lugones sentido Norte y la previsión de una tercer vía del ferrocarril Belgrano Cargas.

Esta afectación de áreas del Aeroparque, generan una serie de modificaciones internas para mantener la seguridad operacional, ya que el avance sobre el actual perímetro del Aeroparque con obras de Autopista, ramal ferroviario electrificado, luminarias, y demás obras civiles propias del proyecto ferro-vial, producen una afectación de las áreas sensibles de las radioayudas del sistema ILS (Sistema de Aterrizaje por Instrumentos).

Estas modificaciones permiten mantener la continuidad de las operaciones de aeronaves en aproximaciones de aterrizaje por instrumentos en Categoría I, actualmente provista por el mencionado sistema ILS, debiendo reubicarse el sub-sistema Glide Path (GP) que provee senda de planeo para el aterrizaje, como así también instalar un nuevo sistema Localizador (LLZ) de mayor precisión.

Cabe señalar que el Aeroparque quedará encuadrado dentro de la **Categoría 4-C** de la OACI, destinada a aeronaves del tipo Boeing B-737/200; /300;/400; /500; /700; /800; /900; MD; Airbus A-318; A-320.

### **PRINCIPALES OBRAS PREVISTAS DENTRO DEL AEROPARQUE**

**(con motivo de las modificaciones propuestas )**

A continuación se establecen las principales obras e instalaciones que resultan de la planificación de que se trata, referidas exclusivamente al aeropuerto y dentro de los límites fijados anteriormente:

**PISTA 13-31 DISTANCIAS DECLARADAS RESULTANTES  
(luego de prolongar la pista 13-31)**

	TODA		TORA		ASDA		LDA	
	Actual	Resultante	Actual	Resultante	Actual	Resultante	Actual	Resultante
<b>13</b>	2100	2530	2100	2530	2100	2530	2100	2280
<b>31</b>	2100	2530	2100	2530	2100	2530	1927	2220

- Pista 13-31, prolongación de pista en cada una de las cabeceras (180 m. hacia el Sur y 250 m. hacia el Norte). **Longitud total 2530 m.**
- Pista 13-31, ensanche hasta alcanzar 45 m, si bien para el tipo de aeronave crítica prevista se requieren 30 m. de ancho por OACI.
- Áreas de extremo de pista, (RESA) en ambas cabeceras. (90 m. hacia el Sur; 240 m. hacia el Norte)
- Franja de pista, en la nueva longitud resultante y readecuación de la existente.
- Preparación de un área contra la erosión del terreno en ambos extremos de pista, de 60 m. de longitud (Antichorro).
- Calle de rodaje paralela, rectificación a 168 m. del eje de pista en su acceso a pistas 13 y 31 de acuerdo a las normas para el tipo de avión crítico previsto.
- Salidas de velocidad, 3 en un sentido y 1 en el otro.
- Calles de rodaje de acceso a pista, optimización de su diseño geométrico.
- Ampliación de plataforma en sectores Sur y Norte
- Ampliación de plataforma comercial en sectores Sur y Norte con capacidad estimada para 30 posiciones aviones Clave C. (MD / B-737/200 / 300 /500 /700 /800), con la opción de 1 posición más si no se ocupa puesto Presidencial.
- Pavimentación de áreas verdes de plataforma comercial , permitiendo el estacionamiento, en principio, para 10 aviones Clave B , tipo ATR, Jetstream.
- Reubicación de Aerostación Gubernamental en el sector Sur, más desplazada hacia plataforma comercial, para una menor afectación de traza original de Costanera.
- Demolición, total de torre de control y parcial de Terminal “C” (1<sup>ra</sup> y 2<sup>da</sup> etapas).
- Torre de control, construcción y equipamiento nuevos
- Instalación de hidrantes para abastecimiento de combustible en plataforma (para generar una reducción de tránsito de camiones por plataforma)
- Estación meteorológica, nuevo equipamiento
- Terminal de pax, construcción nueva (1<sup>ra</sup> etapa y, 2<sup>da</sup> etapas).
- Edificio de estacionamiento vehicular NORTE

- Edificio de Cargas, sector Norte.
- Puesto de estacionamiento aislado de aeronaves (Puesto ZULÚ), construcción de una plataforma para aislamiento de aeronaves con problemas de interferencia ilícita, junto a su respectivo rodaje de acceso.
- Luces de pista y calles de rodaje, nuevo sistema.
- Luces de plataforma, nuevo sistema.
- Luces de aproximación (cabecera 13), nuevo sistema de 900 m de extensión.
- Luces de aproximación (cabecera 31), nuevo sistema de 420 m de extensión.
- Sistema Visual de Pendiente de Planeo (PAPI) a pista 13, reinstalación.
- Sistema Visual de Pendiente de Planeo (PAPI) (cabecera 31), reinstalación.
- Sistema ILS , nueva instalación.
- Sistema integrado de sensores de ruido, nueva instalación.
- Cerco perimetral, construcción de la parte nueva y adecuación de la existente.
- Camino perimetral, construcción de la parte nueva.

**a. Referentes a las normas de seguridad establecidas por la Fuerza Aérea**

Las restricciones que actualmente presenta el Aeroparque, en lo que hace a las características físicas y de limitación de obstáculos no se suprimen en forma total.

Las superficie de Aproximación en el sector Noroeste Aeroparque se encuentra actualmente penalizada en su primer sección por la traza del ramal ferroviario, ésta penalización, se mantiene y no resulta incrementada por el avance de el complejo ferrovial sobre el predio del Aeroparque, ya que se producen modificaciones en el emplazamiento del umbral 13 y la ubicación del sub-sistema Glide Path del ILS, de forma de franquear en forma segura los objetos que se encuentran por debajo de la trayectoria de aproximación.

En cuanto a la cabecera 31, (Sur), la modificación de las áreas de pista, conllevan a un encuadre de las características físicas de pista, áreas de seguridad y superficie de aproximación, a las normas del Anexo 14 – OACI, Capítulos 3 y 4, eliminándose ésas restricciones existentes en la actualidad.

La penetración de objetos por encima de la superficie de ascenso en el despegue desde pista 31 (hacia el Sur) se mantiene, encontrándose en estudio la implantación de modificaciones en la trayectoria de la misma, haciéndola coincidente con los procedimientos de despegue para atenuación de ruido publicadas en las SID (Standard Instrument Departure) incorporando un viraje de procedimiento acorde a las aeronaves que operan en el Aeroparque.

También la parte de la franja de pista nivelada se adapta al Anexo 14., Capítulo 3 y Adjunto A, al cumplirse con las distancias respecto al eje de pista de éste área de seguridad, para pistas de vuelo por instrumentos de Categoría I.

Las intervenciones en la adecuación de la longitud de pista hasta alcanzar 2530 metros totales, permitirán una operación con escasas o nulas restricciones de Peso Máximo de Despegue para los aviones que operan y operarán en el Aeroparque, considerando como tales a la nueva línea de Boeing B-737/500-700-800-900 y los McDonnell Douglas MD83 / 88, los que en la actualidad operan con ciertas restricciones, impuestas por la longitud disponible, condiciones de elevadas temperaturas ambiente y otras variable de despacho propias de cada operación.

Asimismo, para las operaciones de aterrizaje, se incrementa la longitud disponible, posibilitando una operación con pesos de aterrizaje más elevados que en la actualidad para las aeronaves indicadas, como así también se mejora la operación de aterrizaje con pista mojada, que influye en el coeficiente de rozamiento entre las ruedas de la aeronave y el pavimento al momento del aterrizaje y en la operación de frenado.

La adecuación de la distancia de separación entre el eje de la pista y el eje de la calle de rodaje, tiene por objeto, proveer mayor seguridad a las operaciones de aeronaves que aterrizan o despegan, respecto de aeronaves en maniobras de rodaje.

La especificación de la OACI, en su Anexo 14 , Capítulo 3, Tabla 3-11 en éste aspecto, indica la necesidad de contar con 168 m entre pista y rodaje para aviones como los que operan y operarán en el Aeroparque, es decir Clave "C".

Esta distancia se encuentra vulnerada en la actualidad debido a la imposibilidad física de disponer de terreno que permita contar con ésta separación, cuestión que será subsanada, en los sectores Norte y Sur de acceso a cabeceras de pista, al realizarse las obras de redefinición del perímetro con frente a Costanera, reubicación de la Aeroestación Gubernamental y demás obras internas de remodelación.

El sector central de la calle de rodaje, mantiene una separación menor a 168 m. respecto del eje de pista, debido al emplazamiento de la plataforma comercial, alcanzando un máximo de 120 m. Esta situación ha generado un estudio aeronáutico a fin de determinar el grado de afectación de las operaciones, el cual será concluido próximamente.

También el rediseño geométrico de los enlaces entre calles de rodaje y pista permitirán la optimización del uso de la mayor longitud disponible de pista.

Las obras de terminal de pasajeros, la reubicación de la Torre de Control, terminal de pasajeros ampliada en dos (2) etapas, edificio de cargas en el sector Norte, y nuevo estacionamiento vehicular cubierto en el sector Norte y demás obras de

adecuación edilicia, serán evaluadas por la Secretaría de Transporte conjuntamente con los actores involucrados en el desarrollo.

En la plataforma comercial se logra optimizar la ubicación de las aeronaves de forma que su estacionamiento no interfiera con las superficies limitadoras de obstáculos, cumpliendo con las distancias y pendientes establecidas en el Anexo 14- OACI, Capítulo 3 y 4.

Se obtiene un mejoramiento de la capacidad de estacionamiento de aeronaves Clave "C" por ampliaciones en sectores Sur y Norte con capacidad estimada para 30 posiciones aviones Clave C. (MD / B-737/300 /500 /700 /800 y B-737/200 , con la opción de 1 posición más si no se ocupa puesto Presidencial)

Estos puestos de estacionamiento de aeronaves dispondrán de suministro de combustible por vía de hidrantes en plataforma, haciendo más eficiente y rápida la carga de combustible, a la vez de eliminar la circulación de camiones de gran porte por las calles de servicio.

La pavimentación de áreas verdes de plataforma permite estacionar en principio, 10 aviones Clave B , tipo ATR, Jetstream, cumpliendo también en cuanto a su emplazamiento, con distancias y pendientes OACI respecto de la pista y sus superficies de despeje de obstáculos.

Para adecuarse a la normativa de los Anexos 14 y 17 – OACI - Aeródromos y Seguridad respectivamente, para los casos de posibles actos de interferencia ilícita de aeronaves o aeronaves con amenaza de explosivo, se genera un Puesto de estacionamiento Aislado de Aeronaves (Puesto Zulú) en el sector Norte del Aeroparque, ubicado a las distancias normativas y de seguridad indicadas en los documentos de referencia.

La instalación de los sistemas de iluminación, tanto de pista, calles de rodaje, aproximación a ambas cabeceras, PAPI (Indicadores de Pendiente de Aproximación) en ambas cabeceras reubicados según nuevas dimensiones, como así también la iluminación de plataforma será adecuada a las normas y recomendaciones del Anexo 14 – OACI ,Cap. 5 y Manual de Diseño de Aeródromos 9157-AN 898/Parte 4.

Se incluirá en las obras la adecuación del cerco perimetral, ajustándolo a las especificaciones del Anexo 17 – OACI – Seguridad y al Anexo 14 – Aeródromos Volumen I.

La traza del camino perimetral de servicio se adecuará a las nuevas configuraciones del área aeronáutica, de forma de no interferir las áreas críticas de las radioayudas (Anexo 10 – OACI).

## **7. Plano Acordado y Síntesis de las intervenciones y obras previstas en general**

Este plano es el producto de los estudios, análisis y propuestas analizadas que fueron consensuadas por las partes intervinientes y resume los acuerdos alcanzados por las partes integrantes de esta Comisión Mixta.

**(Ver ANEXO 13 – Plano Síntesis - Propuesta) (Ver ANEXO 14 – Sectores de Obra)**

### **7. 1. Al Sur de Aeroparque**

Está previsto realizar una prolongación de la pista hacia el sur adicionándole una longitud de 180 metros. Esta ampliación fue estudiada y consensuada por las autoridades nacionales en esta materia quienes han previsto también ampliar las zonas de seguridad en esta cabecera casi hasta las cercanías del arroyo Ugarteche, razón por la cual la Avda. R. Obligado (Costanera) debe desviarse hacia el Río de la Plata para dar lugar a la expansión comentada.

Las Obras que se prevén ejecutar en el Sector Sur son las siguientes:

#### **a) Sector Obra N<sup>a</sup> 1**

##### **• Nueva Avenida Costanera desde Dársena F hasta canal Ugarteche.**

Longitud 841 metros. El perfil transversal previsto construir es de 6 carriles de 3.50m c/u 3 para cada sentido de circulación con un ancho total de 21 metros. Sobre el lado Oeste está prevista una vereda peatonal de un ancho de 7.50 m mientras que en el lado derecho (río) se aprovecha la existencia de una defensa costera y el ancho del paseo peatonal será el que resulte del aprovechamiento de esta singularidad con un mínimo de 7.50 m.

En este tramo se prevén construir 450 metros de defensa costera, longitud en la cual la vereda peatonal se ha previsto de un ancho de 5m. Parte de esta defensa se utilizará como estribos de la estructura de puente que con una luz de 35 metros cruzará sobre el canal Ugarteche. Una rotonda de radio interior de 25 metros y un ancho de calzada de 15 metros le da continuidad y la vincula con la conexión hacia Salguero-Sarmiento. En su desarrollo se afecta parte de las instalaciones del Centro Recreativo Costa Salguero.

##### **• Desde Canal Ugarteche hasta Avda. R. Obligado.**

Como continuación de la anterior tiene una longitud de 1.048 metros, su ancho de calzada es de un total de 21 metros con tres carriles de 3.50 m para cada sentido de circulación. Su alineamiento longitudinal está compuesto por curvas circulares de un radio de 200, 300, 2000 y 1000 metros con los que se conforma un borde que permite dejar exento al

actual edificio y muelle de vinculación costera del Club de Pescadores, permitiendo preservar su implantación y carácter arquitectónico.

Parte de este tramo se desarrolla sobre terrenos ya rellenados sobre instalaciones del Complejo Recreativo de Punta Carrasco, donde existe un sector con obras de defensa costera ya realizadas.

Como en el caso anterior las veredas son de ancho variable, sobre la margen oeste con un mínimo de 7m hasta generar con el trazado un triángulo aprovechable para crear una zona de expansión contra el nuevo límite de la terminal aérea, donde la vereda peatonal presenta su mínima dimensión de 3.50m para evitar acercarse al Club de Pescadores.

La vereda peatonal del lado este (río) presenta anchos variables en la zona consolidada; para el resto del tramo se prevé con un ancho de 7.00 m. Al producirse el empalme con la actual avenida se recompone el ancho de veredas de acuerdo a las existentes y con el ancho de calzada excedente se prevén sistematizar zonas de estacionamiento vehicular controladas.

La longitud de la defensa costera a construir es de 500 metros en este tramo y el cómputo de suelos para rellenos se efectuó considerando una altura promedio de 4.25 metros.

#### • **Conexión Nueva Avda Costanera, Av. R. Obligado –Prolongación Salguero**

Este tramo tiene una longitud de 399 metros y su perfil transversal presenta iguales características a las comentadas en los tramos anteriores.

En sus extremos se vincula por medio de dos rotondas: una ya comentada con la nueva avenida costanera y la otra con la Av. R. Obligado, también de radio interior de 25 m y ancho de calzada de 15 m. A través de ésta última se interconecta con la Av. Sarmiento y la calle Salguero, en donde se mantiene el actual cruce semaforizado con la incorporación de un giro a la izquierda que permite al tránsito proveniente de la zona portuaria vincularse con la AU-IIIa en ambas direcciones.

Esto es posible dado que la bajada actual desde la autopista hacia R. Obligado verá disminuir notablemente su caudal de vehículos con motivo de darle continuidad a las calzadas principales hacia el norte.

Está previsto el reacondicionamiento de las calzadas existentes y la construcción de una rama de acceso de un ancho de calzada de 7m con instalaciones para el cobro de peaje para acceder a la Rama EN de la autopista.

## **b) Sector Obra Nª 2**

### • **Conexión Av. Sarmiento – Salguero**

La obra tiene una longitud de 635 m y un perfil similar a los comentados. Debido a la ampliación de la zona de seguridad del Aeroparque metropolitano su trazado invade ligeramente terrenos pertenecientes al circuito K.D.T. afectando en mínima medida algunos senderos marginales, preservando las instalaciones principales.

Empalma con el bajo nivel vías del ferrocarril G.M.Belgrano y distribuidor de empalme de la Av. Sarmiento con la AU-IIIa que está previsto realizar junto a la construcción del completamiento de la mencionada autopista.

Esta vía de comunicación permitirá transitar a los vehículos procedentes de Av. Sarmiento y Av. Libertador o desde Av. Lugones hacia el complejo de Costa Salguero y desde aquí a la nueva costanera que en definitiva captará al tránsito generado por el Aeroparque Metropolitano y el nuevo paseo costero de la ciudad de Buenos Aires.

Las calzadas principales presentan un separador de un ancho de 1.80m que en su interior aloja una defensa de hormigón del tipo New Jersey. Completa la sección del bajo nivel una vereda peatonal de 2.50m de ancho en una de sus lados.

## **7. 2. Al Norte de Aeroparque**

Como la franja de seguridad de Aeroparque se expande hacia el Norte, la conexión de la Av. Obligado con la Av. Cantilo se debe desplazar hacia el Norte respecto de su actual emplazamiento.

En este sector se han previsto realizar las siguientes obras:

### **a) Sector Obra Nº 4**

#### • **Construcción Nueva Av. Costanera – Tramo Norte.**

Este tramo de la Av. de paseo costero tiene una longitud de 1333 metros. Su perfil es de 6 carriles de 3.50 m c/u, 3 para cada sentido de circulación, con un ancho total de 21m. Su alineamiento longitudinal está conformado por curvas circulares de radios de 500, 1000 y 225 metros manteniendo mediante los mismos el carácter ondulado del paisaje que caracteriza a la Avenida Costanera de la ciudad.

Están previstos ejecutar 735 metros de defensa costera. El cómputo de volúmenes de suelo para rellenos se calculó con una altura promedio de 4.25 metros. En esta zona de rellenos ganada al río se afecta en casi un 50% la capacidad de una

marina existente.

Las instalaciones pueden ser recuperadas incorporando al proyecto de las áreas costeras remanentes su ampliación. En una longitud de 600 metros se desarrolla por terrenos rellenados rematando en una rotonda que posibilita su vinculación con la actual calzada de la avenida Costanera frente al nuevo espigón de pesca en dirección a la Ciudad Universitaria. Su desarrollo afecta al balneario Coconor y dos restaurantes.

• **Conexión Av. Costanera Norte – Av. Cantilo.**

Desde la rotonda mencionada anteriormente y que tiene similares características a las otras ya comentadas está prevista efectuar con una longitud total de 302 metros la vinculación con la calzada ascendente de la Av. Cantilo en dirección norte.

Un ramal de 2 carriles que es parte del bajo nivel La Pampa y una rama ON de un carril completan esta conexión, hasta empalmar en una zona de intercambio que desemboca en dos posibilidades. Una de ellas es continuar por la calle colectora que forma parte del proyecto de ampliación de la avenida Cantilo y sirve de acceso a la Ciudad Universitaria y zona de Clubes y la otra es acceder a las calzadas principales de la autopista en dirección norte, en busca de la Av. General Paz.

Esta obra afecta solo una porción angosta del terreno donde existen unas instalaciones de práctica de golf sin afectar las instalaciones de Puerto Pibes.

**b) Sector Obra N° 6**

• **Bajo Nivel La Pampa – Vías del F.C. y Accesos.**

Es un eje de vinculación Este-Oeste que vincula en forma directa a la altura de la cabecera norte del Aeroparque Metropolitano la avenida Figueroa Alcorta con la Nueva Costanera en la rotonda del nuevo espigón de pesca.

El tronco principal es de dos calzadas de 7 metros cada una que pasa en bajo nivel las vías del ferrocarril G.M. Belgrano y las calzadas principales de la AU-IIIa, produciendo con ésta última vinculaciones en ambos sentidos de circulación a través de tres ramas de un carril de ancho y un rulo de un radio interior de 35 metros en su cresta y un ancho de calzada de un carril de 5 metros de ancho.

El puente tiene una longitud de 72 metros de largo y está prevista una vereda peatonal de un ancho de 2.50 m en uno de sus lados. La calzada principal presenta un separador central de un ancho de 1.80 m que en su centro aloja una defensa de hormigón del tipo New Jersey. Del lado Oeste un enlace a manera de retorno permite la salida de las instalaciones de la empresa Aguas Argentinas.

El eje principal de esta obra se ubicó en un sector sin forestación y su conformación general en el sector donde se desarrollan las ramas de acceso presenta solo suaves taludes de identificación sin la presencia de muros de contención.

### **c) Sector Obra Nº 3 y Nº 5**

#### **AUTOPISTA ARTURO U. ILLIA, sentido Sur-Norte, entre Av. Sarmiento y empalme con Av. Cantilo.**

Es un tramo de Autopista, de casi 3.3 kms de longitud, que se desarrollará frente al aeroparque Jorge Newbery, permitirá la conexión física entre la Av. 9 de Julio y la Av. Gral Paz, a través de una Autopista de 10kms de longitud que permitirá recorrer el trayecto en 10 min. considerando una velocidad promedio de 60kph.

Se desarrollará sobre superficies que actualmente explotan las concesionarias del ferrocarril Belgrano Norte -en 3 kms- y del Aeroparque Jorge Newbery-en 1.4km-. La Autopista tendrá una calzada de 13.40m. con 4 carriles, una banquina externa de 2.5m. de ancho y un sobrecancho del lado izquierdo de 0.50m. A ambos lados se construirán defensas rígidas de hormigón tipo New Jersey o tipo F.

Será una Autopista a Nivel, es decir de terraplenes bajos, cuya rasante estará condicionada por el nivel del terreno natural circundante.

Para su concreción será necesario desplazar las dos vías existentes a lo largo de unos 3.500m., de manera tal que se aproximarán a la Av. Lugones y de esa manera se generará el espacio necesario.

El desplazamiento de las vías implica la construcción de dos puentes sobre el Arroyo Maldonado, para la nueva ubicación de las vías, como también el movimiento de suelos y preparación del balasto, en toda la extensión de la Nueva localización.

En los extremos del tramo, tanto en su cruce sobre Av. Sarmiento como sobre la futura prolongación de La Pampa, la Autopista y las vías transcurrirán sobre el nivel de ambas arterias.

Se trata de una obra cuya construcción no requiere de soluciones de ingeniería complicada, por lo que una vez desplazadas las dos vías a su emplazamiento definitivo, el plazo de construcción puede ser relativamente breve.

#### **d) Generación de espacios públicos**

Como resultado de la ejecución de la propuesta se generarán áreas destinadas al uso público cuyo enmarque de tramite para proyectos ejecutivos fuera previsto en el marco de la Ordenanza 47.666/94, que garantiza el acceso público a la costa. **(Ver ANEXO 15 – Ordenanza 47.666/94)**

Como detalle, se enuncian superficies tentativas a disponer para ese uso:

- . en cabecera norte: 50.000 m<sup>2</sup>
- . en cabecera sur: 18.0000 m<sup>2</sup>
- . TOTAL: 68.000 m<sup>2</sup>

La ejecución del proyecto implicará la realización de gestiones articuladas entre las jurisdicciones involucradas, algunas de las cuales serán de carácter previo o condicionantes de las etapas de proyecto ejecutivo. Al sólo efecto descriptivo se incluye planilla de detalle. **(Ver ANEXO 16 – Planillas)**

### **8. Tratamiento y Resolución de Conflictos**

El conflicto principal para arribar a los acuerdos que permitiera la compatibilización de las propuestas para la zona, con la planificación de los proyectos ferroviarios, viales y del propio aeropuerto, es superado con el corrimiento de 13 mts a 15 mts del perímetro del aeroparque sobre lo definido por el convenio.

Así mismo, de la modificación del perímetro antes descripta, el espacio disponible sería de 34 mts aproximadamente.

La asignación de este espacio, conforme a posibilitar la realización de los proyectos sectoriales antes mencionados será de:

- a. 17 mts destinados a área operativa ferroviaria**
- b. 17 mts. Destinados a la construcción de la autopista.**

La Resolución de este conflicto posibilita que el corrimiento de las vías desde su actual emplazamiento al definitivo dentro del área operativa asignada, sea prioritario e independiente del resto de las obras del área, y dada su relevancia, el Cronograma de Obras a definir dispondrá el inicio de las mismas en forma simultánea con el comienzo de la actividad constructiva del área Aeroparque

**(Ver ANEXO 9 – Superficies)**

Superada la resolución de los proyectos sectoriales en el sector de dimensiones físicas mas criticas (paralelo a la cabecera norte) se prevé la realización de una estación ferroviaria y un túnel que vincule esta con la terminal aeroportuaria.

Respecto a la electrificación por catenárias se encuentra en estudio y reformulación de alternativas, entre la Subsecretaría de Transporte Ferroviario y la Fuerza Aérea, a los efectos de encontrar una solución conjunta adecuada que posibilite la realización de la misma.

## **9. Observaciones generales**

La Comisión Mixta considera de interés que las autoridades que deban encarar la puesta en marcha de las acciones necesarias para concretar una propuesta y posterior formulación de proyecto tengan en cuenta

### **a) Respecto al Convenio 22/04**

- La Constitución de la Ciudad autónoma de Buenos Aires, conforme el Artículo 80, inc. 8), dispone que la Legislatura de la Ciudad, dentro de sus atribuciones incluyen la aprobación o rechazo de todos los tratados, convenios y acuerdos celebrados por el gobernador.
- El artículo 104, inc. 3), al regular las atribuciones y deberes del jefe de Gobierno dispone que en todos los casos deberá contar con la aprobación de la legislatura los convenios que suscriba.

Por lo expuesto sería necesario que con el informe de esta comisión se presente el Convenio para la ratificación de la legislatura. **(Ver ANEXO 17 – Actas de la Comisión)**

### **b) Respecto a la Ordenanza 47.666/94**

Esta Ordenanza en su Artículo 1°, crea la Rambla costera “Costanera Norte” definiendo su extensión. En su Artículo 2°, dispone que el Departamento Ejecutivo dispondrá la utilización de los terrenos existentes o al rellenado de las superficies necesarias para posibilitar un acceso público y gratuito.

Establece en su Artículo 3° que el Departamento Ejecutivo a través del organismo competente elaborará las bases para un llamado a concurso público para la rambla creada y en su Artículo 8° dice que resuelto el concurso el Departamento Ejecutivo convocará a licitación pública para la adjudicación de la obra.

Deberá tenerse presente que al momento de realizar el proyecto ejecutivo del sector será necesario convocar al concurso público

### **c) Respeto a los recaudos para la aprobación del proyecto**

- ✓ El cumplimiento de la normativa de aplicación urbanística y ambiental
- ✓ Para aquellas obras que se realicen sobre superficies que requieren cambios en su afectación, indicadores urbanos, otros, de acuerdo a la Constitución de la CABA, Artículo 81, inc. 3, la Legislatura con la mayoría absoluta de sus miembros aprueba y modifica los Códigos de Planeamiento Urbano, Ambiental y de Edificación; y, según Artículo 82, inc. 4), con la mayoría de los dos tercios de sus miembros, dispone la desafectación del dominio público.

### **d) Respeto de la situación de los inmuebles**

- ✓ En cuanto al litigio sobre la titularidad dominio de los inmuebles involucrados en el proyecto, más allá de las declaraciones realizadas en la firma del Convenio 22/04, deberá contarse con un dictamen del Area de competencia de seguimientos judiciales, para conocer los alcances de las actuaciones.
- ✓ Será conveniente contar con un detalle de la situación de cada una de las concesiones de uso, habilitaciones, otros, de los inmuebles afectados por el proyecto, y que la autoridad competente determine los procedimientos administrativos a cumplir.
- ✓ Será necesario conocer si las parcelas que integran la superficie del proyecto cuentan con la correcta inscripción, si se encuentran libres de embargos, inhibiciones; que afectaciones se registran, otros.

### **e) Para la evaluación de complejidades.**

Sería conveniente que para evaluar la totalidad de las acciones que requeriría formular y aprobar un proyecto d las características descriptas, en forma previa se procediera a:

- ✓ Que las áreas nacionales de intervención evaluaran e informaran al Gobierno de la ciudad el desagregado de acciones que implican la ejecución de un proyecto dentro de su competencia (desafectaciones / intervención del ONABE/ aprobaciones de áreas superiores en su caso/ informes técnicos/ otros).
- ✓ Que las áreas de competencia necesaria del Gobierno de la Ciudad se expidan formalmente respecto a las acciones que requerirán se cumplan para la aprobación del proyecto (pasos administrativos/ documentación/

## **10. Recomendaciones generales**

Hemos realizado una labor compleja, laboriosa y llevado a cabo una metodología de trabajo que ha evidenciado su eficiencia, por tal razón, nos permitimos elevar las siguientes recomendaciones:

1. Mantener una metodología de trabajo con articulación de las acciones en las diferentes jurisdicciones.
2. Considerar que la complejidad de las obras a realizarse requerirán de una coordinación ajustada y responsable, proponiendo que la actual Comisión Mixta se designe para realizar el seguimiento y monitoreo de las acciones y la articulación de la gestión.
3. Acordar por convenio entre las jurisdicciones y actores involucrados, las acciones que contengan interdependencia entre las obras, incluyendo su cronograma.

Los integrantes de la Comisión Mixta de Estudio y Enlace y participantes de los estudios y formulación del informe, ratificando los contenidos del presente, firman al pie en prueba de conformidad, a los 22 días del mes de diciembre del año 2004.