

ANEXO 1

Jefatura de Gabinete de Ministros

CONTRATO DE CONCESIÓN

1. PARTES

Son caracterizados en calidad de parte los enunciados a continuación.

1.1 El Concedente:

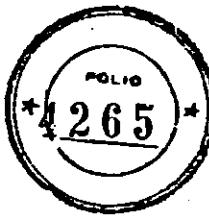
Es el Estado Nacional Argentino, representado en este acto por el Sr. Jefe de Gabinete de Ministros de la República Argentina, Ingeniero Jorge Rodríguez, en virtud de las facultades delegadas por el artículo 4º del Decreto N° 375/97, constituyendo domicilio en la calle Balcarce N° 50, primer piso, de la ciudad de Buenos Aires, Capital de la República Argentina.

1.2 El Concesionario:

Es Aeropuertos Argentina 2000 Sociedad Anónima (en formación), representada en este acto por el Presidente de su Directorio Sr. Eduardo Eurnekian (L.E. n° 4.086.268) y el Vicepresidente del mismo Sr. Angelo Nicoletti (Pasaporte italiano n° 813.271 L), con sede social y domicilio que constituye en la calle Suipacha N° 268, piso décimo segundo, de esta Ciudad, de conformidad con la escritura pública número cincuenta y siete, de fecha 28 de enero de 1998, y sesenta y cuatro del 29 de enero de 1998, pasadas por ante el Registro del Escribano Público Dr. Julián Novaro Hueyo.

1.3 El Adjudicatario:

Persona Jurídica o consorcio de personas jurídicas que resultaran adjudicatarias en el proceso licitatorio, compuesto por Societá per Azioni Esercizi Aeroportuali, S.E.A, Ogden Corporation, Corporación América Sudamericana S.A., Societá Italiana per le Imprese Miste all'Estero Simest S.p.A., y Riva Sociedad Anónima Inmobiliaria, Industrial, Comercial, Financiera y Agropecuaria, todas ellas representadas en este acto por su apoderado y representante legal Dr. Máximo Luis Bomchil (L.E. 8.326.959), quién firma al pie del presente en nombre y con la representación y poderes invocados de dichas empresas.



2. ANTECEDENTES

El presente contrato se suscribe como parte del proceso de licitación para otorgar en concesión la explotación, administración y funcionamiento del Grupo A de Aeropuertos, en atención a lo dispuesto por el Decreto-Ley N° 12.507/56, ratificado por la Ley N° 14.467 y con las Leyes N° 13.041, modificada por la Ley N° 21.515, 17.285 y 17.520 modificada por la Ley 23.696, y por lo establecido en los Decretos N° 375/97, 500/97 y 842/97, y Decisión Administrativa N° 60 del 23 de enero de 1998.

3. DEFINICIONES

A todos los efectos de este Contrato, los términos que a continuación se indican, sea que se empleen en singular y/o plural, significan:

3.1 Adjudicatarios

Es aquel Oferente que como resultado de la Licitación Pública Nacional e Internacional, convocada a través del Decreto 375/97, haya sido designado como tal, por decisión de la Autoridad de Aplicación.

3.2 Aeropuerto

Aeropuerto habilitado por la autoridad competente como puerto de entrada y salida. Superficie determinada de tierra o agua apta para la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves, abierta al uso público de un modo permanente, en la cual existan edificaciones, instalaciones aéreas y de servicios para poder asistir de modo regular a la actividad aeronáutica, permitir el estacionamiento del material aéreo y recibir o despachar pasajeros, carga y correo, de conformidad a lo prescripto por el Código Aeronáutico (Ley N° 17.285) y las normas que lo modifican y/o lo reglamentan.

3.3 Aeropuerto Internacional

Aeropuerto destinado a la operación de aeronaves provenientes del o con destino al extranjero, donde se prestan servicios de aduanas, migraciones, sanidad de frontera y servicios conexos.



3.4 Autoridad de Aplicación

Es el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA).

3.5 Concedente

Es el Estado Nacional Argentino.

3.6 Concesión

Es la Autorización otorgada por el Poder Ejecutivo Nacional a la Concesionaria para llevar a cabo la explotación, administración y funcionamiento del Grupo A de Aeropuertos, en los términos del Pliego y sus Anexos.

3.7 Concesionario

La sociedad anónima creada por el adjudicatario que haya suscripto con el Jefe de Gabinete de Ministros el presente Contrato y que este documento haya sido aprobado por el Poder Ejecutivo Nacional.

3.8 Contrato

El presente Contrato de Concesión.

3.9 Entrada en Vigencia

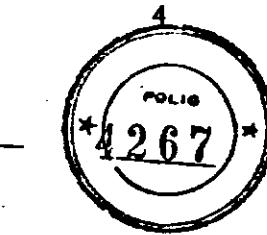
Fecha de publicación en el Boletín Oficial, del Decreto del Poder Ejecutivo Nacional que aprueba el Contrato.

3.10 Fuerza Aérea Argentina (FAA)

A través del Comando de Regiones Aéreas, es el organismo que tiene bajo su responsabilidad las funciones de control sobre cuestiones de seguridad, prestación de los servicios de tránsito aéreo y/o control de tráfico aéreo y/o protección al vuelo, regulación aeronáutica, y prestación de los servicios de comunicaciones, meteorología, rescate y salvamento y en general de los aspectos técnicos del SNA.

3.11 Exclusividad

Implica que, ni el Concedente, ni ninguna otra autoridad nacional, provincial o municipal, podrá conceder o prestar por sí misma el servicio de explotación, administración y funcionamiento del Grupo A



Jefatura de Gabinete de Ministros

de Aeropuertos, en las condiciones aquí especificadas, a partir de la fecha de la Entrada en Vigencia.

3.12 Experto Técnico

El accionista del Concesionario que haya acreditado los antecedentes requeridos en el inciso,a) del numeral 6.3 del Pliego.

3.13 Grupo A de Aeropuertos

Subconjunto del Sistema Nacional de Aeropuertos, compuesto por los aeropuertos identificados en el Anexo 5 del presente contrato, cuya concesión se otorga a través del presente acto.

3.14 IATA:

Asociación Internacional de Transporte Aéreo.

3.15 OACI

Organización de Aviación Civil Internacional.

3.16 Operador Aéreo

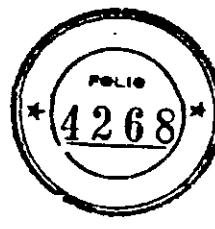
Persona física o jurídica de derecho público o privado, nacional o extranjera que utiliza legítimamente una aeronave por cuenta propia, aun sin fines de lucro, conforme lo previsto en el Capítulo VIII del Título IV del Código Aeronáutico.

3.17 ORSNA

Es el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos, creado a través del artículo 14 del Decreto N° 375/97.

3.18 Plan Maestro

Documento cuya preparación será responsabilidad del Concesionario para su presentación y posterior aprobación por parte del ORSNA. En el mismo se indicará, para un período de treinta (30) años, la evolución prevista de cada aeropuerto, la demanda de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, así como los niveles de satisfacción de las mismas de acuerdo a pautas internacionales. El Plan Maestro deberá incorporar el respectivo Plan de Inversión como uno de sus acápite.



3.19 Plazo de la Concesión

Es el tiempo de vigencia del Contrato, de acuerdo con lo establecido en el numeral 5 del Contrato. El Plazo de la Concesión abarca tanto los treinta (30) años contados desde la fecha de Entrada en Vigencia, que es su plazo original y que como Período Inicial se expresa en el Numeral 5.1 de este Contrato, como su eventual prórroga, en caso de que ésta hubiere sido otorgada, por lo que la expresión "Plazo de la Concesión" debe ser entendido con dicha amplitud en toda oportunidad en que en la documentación licitatoria no se utilice la expresión "plazo original" o "periodo inicial", o se especifique su duración de otra manera.

3.20 Pliego

Es el Pliego de Bases y Condiciones de la Licitación Pública Nacional e Internacional que motiva el presente Contrato.

3.21 Sistema Nacional de Aeropuertos (SNA)

Conjunto de aeropuertos, detallados en el Anexo III del Decreto del Poder Ejecutivo Nacional N° 375/97.

3.22 Toma de Tenencia

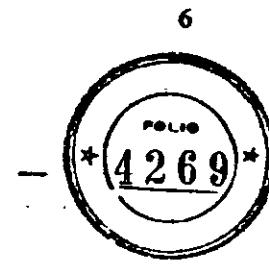
Momento a partir del cual el Concesionario es responsable por la explotación, administración y funcionamiento del Grupo A de Aeropuertos, en los términos del Pliego y sus Anexos.

3.23 Orden de Prelación

Para la interpretación y aplicación de los documentos licitatorios se seguirá el orden de prelación establecido por el Decreto N° 2037/91 modificatorio del Decreto N° 1143/91.

Asimismo, se consideran parte integrante del presente Contrato los siguientes Anexos:

- 1.- Régimen Tarifario;
- 2.- Cuadro Tarifario Inicial;
- 3.- Plan de Inversión;
- 4.- Estándares Aeroportuarios / Calidad de Servicio.



Jefatura de Gabinete de Ministros

5.- Listado de Aeropuertos objeto de licitación para su concesión.

3.24 Usuarios

Todas aquellas personas que hacen uso de las instalaciones y servicios de los aeropuertos.

3.25 Unidad de Transporte Global

Unidad de medida del tráfico aéreo, que surge de convertir el número de pasajeros en equivalencias de unidad de peso, a razón de un pasajero en terminal equivalente a cien (100) kilogramos de carga y/o correo.

3.26 Cómputo de plazos

Salvo que en el Pliego o en la restante documentación licitatoria se hubiere expresado otra cosa, cuando en el presente Contrato se alude a plazos computables en días, estos se contarán como días corridos.

En caso de que el vencimiento se produjese un día inhábil, se entenderá adecuadamente cumplido el acto si se realizase el primer día hábil inmediato siguiente a la fecha de su vencimiento.

4. OBJETO

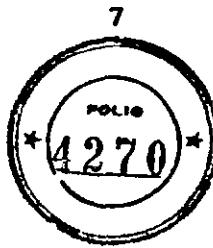
4.1 Exclusividad y Responsabilidad

Como consecuencia de la adjudicación efectuada en la respectiva Licitación Pública Nacional e Internacional, el Concedente concede y el Concesionario acepta la presente concesión de explotación, administración y funcionamiento del Grupo A de los Aeropuertos, en forma exclusiva, en los términos del presente Contrato y lo dispuesto en el numeral 3.5 del Pliego y sus normas aclaratorias y complementarias.

Al efecto, el Concedente instruyó con anterioridad al llamado a licitación a las correspondientes dependencias del Gobierno Nacional en el sentido que no se debían otorgar nuevas concesiones y/o prorrogar las existentes en los aeropuertos incluidos en el Grupo A de



Jefatura de Gabinete de Ministros



Aeropuertos, recurriendo, en caso de requerirlo la continuidad de los servicios, al otorgamiento de permisos de naturaleza precaria a los efectos de su prestación. En consecuencia, el otorgamiento de esos permisos de naturaleza precaria no importa conferir derecho alguno a sus receptores. El Concedente garantiza al Concesionario la inoponibilidad de los permisos recién mencionados y el pleno uso y goce de la Concesión en condiciones similares a las que hubieran existido de no haberse otorgado tales permisos.

El Concedente no autorizará la alteración de la infraestructura aeroportuaria en las zonas de influencia de los aeropuertos que integran el Sistema Nacional de Aeropuertos conforme artículos 12 y 17 inciso 34 del Decreto nº 375/97, excepto lo que surja de los términos del Contrato.

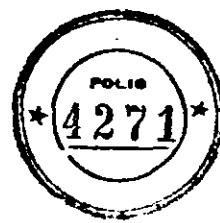
La concesión se otorga con Exclusividad, no pudiendo el Concedente, bajo ningún concepto, dejar de lado dicha cláusula de exclusividad y afectar la ecuación económica financiera del Contrato.

El Concedente no será responsable, bajo ninguna circunstancia, de la administración, explotación y funcionamiento concedidos a través del presente contrato, como tampoco del mantenimiento y expansión del Grupo A de Aeropuertos.

4.2 Alcance

La Concesión otorgada implica que el Concesionario, a su exclusivo cargo, está obligado a atender todo incremento de demanda dentro del Grupo A de Aeropuertos en las condiciones de calidad especificadas en OACI/IATA, de acuerdo a lo especificado en el Anexo 4 del presente Contrato, como así también llevar a cabo las inversiones establecidas en el Anexo 3 del presente Contrato.

Cualquier obra en la infraestructura de los aeropuertos que no contare con la aprobación respectiva del ORSNA deberá ser demolida, a los efectos de dejar la superficie del aeropuerto limpia y desocupada, salvo que llegase a un acuerdo con el Concedente para que éste la reciba sin derecho a cobro o indemnización alguna por parte del Concesionario.



Para toda obra, incluidas las demoliciones, debe pedirse la autorización del ORSNA y procederse de conformidad con lo que este organismo indique al respecto dentro de las obligaciones del Concesionario derivadas del presente Contrato. Dichas demoliciones pueden surgir a iniciativa del Concesionario, de la Fuerza Aérea Argentina, o del ORSNA, pero siempre deberán contar con la previa autorización del ORSNA para hacerse efectivas.

La Concesión otorgada, es al exclusivo riesgo del Concesionario. Asimismo, el Concedente no asume ningún tipo de responsabilidad por el Plan de Inversión y el Plan Comercial a cargo del Concesionario.

4.3 Incorporaciones y Desafectaciones

Previa conformidad del Concesionario, el ORSNA podrá desafectar del Grupo A de Aeropuertos los aeropuertos que hayan caído en desuso a raíz de las variaciones que sufra el mercado. Oportunamente el ORSNA establecerá una metodología de análisis que permita definir en que caso se considerará que un aeropuerto ha caído en desuso.

En dichos casos, el ORSNA tendrá en cuenta los impactos del servicio aeroportuario en la respectiva región.

Asimismo, integrarán el Grupo A de Aeropuertos los aeropuertos que en el futuro sean incorporados por decisión del ORSNA, previa conformidad del Concesionario.

4.4 Sustitución de un Aeropuerto

El Concesionario podrá, durante el período de la Concesión, proponer para la aprobación del ORSNA la sustitución de uno o varios aeropuertos por la construcción de nuevos aeropuertos. En estos casos, los aeropuertos objeto de sustitución deberán ser devueltos y entregados al Concedente en forma simultánea con la puesta en servicio del o los nuevos aeropuertos. El Concesionario deberá demostrar al ORSNA el beneficio para los Usuarios, en términos de precio y calidad del servicio.



En todos los casos de sustitución de aeropuertos se requerirá la conformidad o aprobación previa del ORSNA o de la autoridad competente conforme a la legislación vigente. Los criterios básicos a los que atenderá el ORSNA para tales autorizaciones son los que surgen del Pliego, sin perjuicio de atender a la política nacional aeroportuaria que fije el Gobierno nacional, como asimismo a los derechos adquiridos por el Concesionario emanados del Contrato de Concesión y de las leyes vigentes. El ORSNA podrá considerar soluciones alternativas propuestas por el Concesionario, o bien propuestas por el ORSNA con la conformidad del Concesionario, pero en todos los casos se requerirá para su aprobación definitiva una decisión expresa de aquél Organismo.

Asimismo, en todos los casos de sustitución de aeropuertos, será responsabilidad del Concesionario tramitar todas las aprobaciones y/o habilitaciones relativas a la localización y emplazamiento de los nuevos aeropuertos por parte del ORSNA y de las autoridades correspondientes. La demora en la obtención de las correspondientes autorizaciones no podrá constituir causal de postergación del cronograma programado para la construcción de los nuevos aeropuertos, salvo que el Concesionario demuestre a satisfacción del ORSNA no serle imputable, por sí o por interpósita persona bajo su responsabilidad, la causa de esa demora.

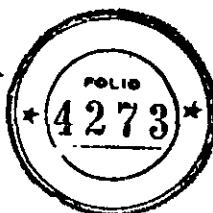
Los estándares de calidad de infraestructura y de equipamiento deberán tender a mejorar los niveles que en la actualidad tienen los aeropuertos a sustituir, no pudiendo en ningún caso ser inferiores a los mismos.

5. PLAZO DE LA CONCESIÓN

5.1 Período Inicial

El Concedente otorga la concesión para la explotación, administración y funcionamiento del Grupo A de Aeropuertos, por un plazo de treinta (30) años, contados a partir de la Entrada en Vigencia.

5.2 Prórroga



Jefatura de Gabinete de Ministros

El Concedente podrá prorrogar la Concesión, por un plazo máximo de diez (10) años, reservándose el derecho de mantener, modificar o suprimir la exclusividad y siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

- a) Que con una anterioridad no menor a dieciocho (18) meses del vencimiento del Plazo de la Concesión, el Concesionario haya pedido al Concedente la prórroga y el plazo solicitado.
- b) Que el Poder Ejecutivo Nacional haya otorgado la prórroga solicitada, previa recomendación del ORSNA, indicando el plazo por el cual se la otorga.

5.3 Extensión

Sin perjuicio de lo establecido en los párrafos precedentes el ORSNA está facultado a requerir al Concesionario la continuación del Contrato, por un plazo no mayor de doce (12) meses contados a partir del vencimiento del Plazo de la Concesión. A tal efecto el ORSNA, deberá notificar fehacientemente tal requerimiento al Concesionario, con una antelación no inferior a seis (6) meses del vencimiento del Plazo de la Concesión.

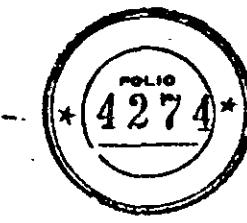
En caso de prorrogarse la Concesión, el Concedente considerará la incidencia de esa prórroga en la ecuación económico-financiera de la Concesión, teniendo en cuenta para ello que la recuperación de las inversiones debió proceder durante el plazo original de la Concesión.

6. RÉGIMEN DE BIENES

El Concesionario deberá cargar con los costos que las transferencias de bienes y Tomas de Tenencia le originen.

6.1 Transmitentes

El Concedente hace entrega o cede -según corresponda- al Concesionario, los bienes, en los términos siguientes:



6.2 Bienes Muebles

El Estado Nacional transfiere al Concesionario, la totalidad de los bienes muebles que integran el respectivo inventario a labrarse como consecuencia de cada Toma de Tenencia en los términos de la documentación licitatoria.

Al fin de la Concesión, el Concesionario deberá ceder gratuitamente al Concedente la totalidad de los bienes muebles con que venía prestando los servicios, a fin de posibilitar la continuidad de las prestaciones por parte de los organismos y dependencias del Estado Nacional o futuro concesionario en idénticas condiciones y sin que varíe el nivel de calidad de las mismas. Dentro de ese concepto no se encuentran incluidos para el caso, de existir, los bienes de cambio.

6.3 Bienes Inmuebles

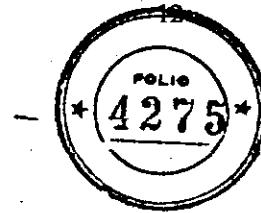
6.3.1 Transferencia del Uso

La adjudicación implica el otorgamiento al Concesionario, en custodia, de los bienes inmuebles que se encuentren dentro del perímetro aeroportuario y que se identifiquen en la respectiva acta a elaborarse al momento de la Toma de Tenencia.

El otorgamiento de bienes en custodia a que alude el párrafo anterior comprende, además de uso, su guarda y conservación, sin perjuicio de los deterioros que se causaren en ellos por mera obra del transcurso del tiempo y de su adecuado uso, pero sin que ello enerve las obligaciones de mantenimiento y otras que el Concesionario haya asumido de conformidad con el presente Contrato y demás documentación licitatoria. No obstante ello, el ORSNA ha de respetar lo que resulte establecido en el contrato de concesión y restante documentación licitatoria, siendo necesaria su autorización para aquellas actividades que no estuvieren expresamente previstas en dicha normativa o cuando, estando previstas, esa autorización resultare exigida.

6.3.2 Cesión de Uso

El Concesionario podrá ceder a título gratuito u oneroso, el uso de parte de los bienes inmuebles de cuyo uso dispone por el presente



Jefatura de Gabinete de Ministros

Contrato. En este sentido, el Concesionario podrá celebrar contratos de alquiler, comodato, u otros de similar naturaleza sobre los bienes inmuebles recibidos. Todas las cesiones que efectúe el Concesionario deberán ser previamente informadas por éste al ORSNA, el que podrá oponerse cuando la cesión fuere a título gratuito o precio vil y no resulte justificada a los fines de la administración, explotación o funcionamiento aeroportuario.

6.3.3 Obligaciones

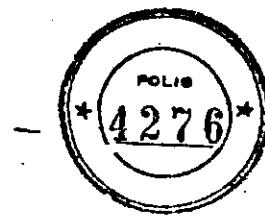
El Concesionario deberá usar los bienes inmuebles principalmente para la prestación del servicio aeroportuario en los términos concedidos para las actividades que le autorice el ORSNA. El uso de los bienes deberá satisfacer plenamente las necesidades del servicio aeroportuario. Podrán también ser utilizados en forma simultánea para otras actividades afines a la actividad aeroportuaria, pero sin que ello pueda afectar el objeto del presente Contrato.

El Concesionario, en relación a los inmuebles recibidos del Concedente en comodato, deberá abonar la totalidad de los impuestos, tasas y contribuciones que le correspondan en su calidad de tal y que hayan sido devengados con posterioridad a la Toma de Tenencia, sin perjuicio del cumplimiento por su parte de las restantes obligaciones propias del comodato.

La obligación mencionada en el párrafo anterior no alcanza al impuesto inmobiliario, cuyo pago, de corresponder, estará a cargo del propietario del inmueble.

6.3.4 Caso de Destrucción de Bienes

En el caso de que por cualquier circunstancia, ya fuere provocada por el propio Concesionario, sus dependientes o contratados, así como originadas por terceros, se destruyera total o parcialmente algún bien, los daños producidos serán soportados y reparados íntegramente por el Concesionario, con excepción de los casos en que éste pueda invocar válidamente la excepción de caso fortuito o fuerza mayor, y en ningún caso éste podrá exigir al Concedente o al ORSNA su



reemplazo o reparación, como así tampoco reclamarle ningún tipo de indemnización, ni compensación por los daños producidos. Sin perjuicio de ello, el Concesionario deberá contratar los seguros que cubran los riesgos en la extensión fijada en mencionado numeral 17.

La limitación expuesta precedentemente no obstará al ejercicio de las acciones resarcitorias o de otra índole que el Concesionario considere pertinentes contra los autores y/o responsables de esos daños, sean ellos personas públicas o privadas, estatales o no.

No se exigirá al Concesionario el reemplazo o reparación de aquellos bienes que no resulten necesarios para el debido cumplimiento de las obligaciones asumidas por el Concesionario o que resulten superfluos, obsoletos o redundantes.

En ninguno de esos casos, y salvo la excepción ya expresada de caso fortuito o fuerza mayor, puede exceptuarse el Concesionario del reemplazo o reparación de los bienes total o parcialmente destruidos, sin perjuicio de las acciones resarcitorias o de otra índole que el Concesionario viere conveniente ejercer contra los autores y/o responsables de esos daños.

En tanto el Adjudicatario formuló su oferta en base a su propia evaluación e investigación, recibiendo asimismo los bienes en el estado en que se encuentren, todo ello sin derecho a reclamo alguno, se entenderá excluida la invocación por su parte de la garantía de redhibición.

6.3.5 Imposibilidad Jurídica de Mantener el Uso del Bien

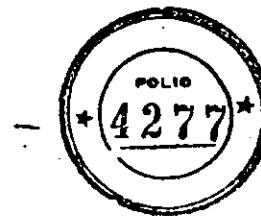
Cuando por cualquier circunstancia actual o sobreviniente se produjera la imposibilidad jurídica de mantener al Concesionario en el uso de algún bien, éste deberá restituirlo al Concedente.

En tal supuesto, el Concedente no responderá por ningún daño que se le pueda generar al Concesionario.

Cuando la perdida del uso del bien afecte sensiblemente la ecuación económica-financiera de la Concesión, el Concedente deberá sustituir el bien por otro similar, o en su defecto deberá adecuar la ecuación



Jefatura de Gabinete de Ministros



económico-financiera del Contrato a las nuevas circunstancias, en su comprobada incidencia.

La circunstancia que motive la imposibilidad jurídica de mantener al Concesionario en el uso del bien, deberá surgir de hechos ajenos a la voluntad del Concedente o de actos fundados en razones de interés público o de fuerza mayor.

Si durante la Toma de Tenencia se constatará la falta o destrucción de activos afectados a la actividad aeroportuaria, en las condiciones indicadas en el Contrato, que no fueran esenciales, ello no obstará a la obligación de tomar tenencia y no dará derecho a reclamo alguno. Debe entenderse como no esenciales, aquellos activos cuya falta o deficiencia no resulte impeditiva para continuar con el funcionamiento del aeropuerto en las condiciones en que se hubiere venido operando hasta el momento de la Toma de Tenencia del mismo, o que siendo impeditiva, su provisión, realización o mejora, estuviere a cargo del Concesionario.

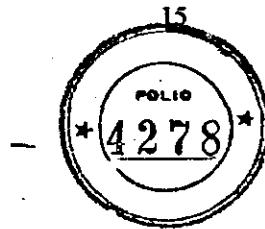
Todos los bienes que se encuentren, al momento de la finalización del Contrato de Concesión, cualquiera sea su causa, dentro del Grupo A de Aeropuertos, se presumirán a dicho momento, salvo prueba en contrario a cargo del Concesionario, como de propiedad del Concedente y deberán ser transferidos, sin cargo alguno a este último, en los términos indicados en este Contrato.

En tanto el Concesionario no puede transmitir un mejor derecho que el que hubiere recibido del Concedente, deberá tomar los recaudos, bajo su responsabilidad, para que se respete y de cumplimiento a lo establecido en este numeral en todos los contratos que celebrare con terceros.

6.3.6 Relaciones con la Fuerza Aérea Argentina

El Concesionario otorgará en forma gratuita, a la Fuerza Aérea Argentina en cada aeropuerto, los espacios necesarios para el desarrollo de sus funciones específicas.

Asimismo, para el cometido de sus funciones la Fuerza Aérea



Jefatura de Gabinete de Ministros

Argentina, tendrá libre acceso y circulación dentro de las instalaciones de los aeropuertos bajo responsabilidad del Concesionario, previo aviso al personal designado a tal efecto.

Siendo funciones específicas de la Fuerza Aérea Argentina, además de las que se enuncian en la documentación licitatoria, las establecidas en la legislación argentina, y entre ellas las de la defensa nacional, el Concesionario deberá atenerse a lo que en todo momento surja de dicha legislación y de las disposiciones reglamentarias que de ella deriven.

7. RÉGIMEN SOCIETARIO

7.1 Objeto Social

Dentro del periodo de vigencia de la Concesión, el Concesionario deberá tener como objeto social exclusivo la prestación del servicio de explotación, administración y funcionamiento del Grupo A de Aeropuertos, en los términos de la totalidad de la documentación licitatoria.

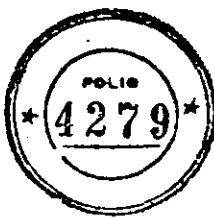
7.2 Restricciones

Las acciones de la sociedad anónima Parte de este Contrato no podrán ser prendadas ni gravadas sin la previa autorización del ORSNA. La prenda o no de las acciones o de otros bienes no cabe ser tenida como precondición para el cumplimiento de los compromisos de inversión, o servir de justificación para su no cumplimiento en debido tiempo y forma.

Los accionistas titulares del Concesionario no podrán modificar su participación ni vender sus acciones durante los primeros cinco (5) años contados desde la Entrada en Vigencia. Con posterioridad sólo podrán modificar su participación o vender acciones, previa aprobación del ORSNA. En este caso, el Concesionario deberá acreditar ante el organismo regulador que tanto el servicio aeroportuario, como las inversiones, no se verán afectadas.

7.3 Experto Técnico

El Concesionario deberá mantener dentro del periodo inicial de cinco (5) años el compromiso de asistencia técnica con el accionista que



haya acreditado los antecedentes según lo especificado en el inciso a) del numeral 6.3 del Pliego.

Dicho compromiso de asistencia técnica deberá estar registrado en el ORSNA, para su control y fiscalización y no podrá ser modificado sin aprobación de éste.

El ORSNA podrá dirigirse directamente al Experto Técnico, para la evacuación de los pedidos de informes que estime pertinentes, en relación a los aspectos técnicos del Contrato.

8. CONTABILIDAD

El Concesionario deberá llevar su contabilidad de acuerdo a principios contables aceptados en la República Argentina, en la forma y conforme a los patrones contables específicos que pre establezca el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos.

9. INFORMACIÓN

A requerimiento del ORSNA el Concesionario deberá suministrar todo tipo de información sobre los costos e ingresos, a la entera satisfacción de aquél y con el grado de detalle que se le solicite, con respecto a todos los servicios y facilidades que presta el Concesionario.

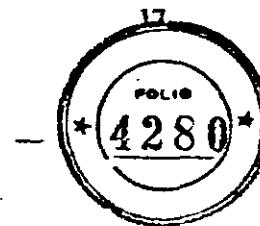
A pedido del Concesionario, el ORSNA podrá declarar a la información proporcionada por el Concesionario como confidencial.

10. PLAN DE INVERSIONES

10.1 Cumplimiento

Es exclusiva responsabilidad del Concesionario realizar las inversiones ofertadas en la respectiva Licitación Pública Nacional e Internacional, dentro del plazo de ejecución también ofertado, según se agrega en el Anexo 3, del presente Contrato.

Las inversiones a realizarse deberán estar orientadas, en todos los



Jefatura de Gabinete de Ministros

casos, a cubrir el incremento y las necesidades de demanda dentro del Grupo A de Aeropuertos, así como también cumplir los estándares mínimos especificados por OACI e IATA.

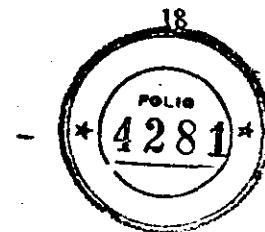
Los compromisos de inversión por aeropuerto, incluidos en el Plan de Inversión, podrán ser modificados, siempre que:

1. Las modificaciones estén incluidas en el Plan Maestro aprobado.
2. El valor total en cada año no varíe.
3. No se alteren los compromisos asumidos por el Estado Nacional en los Convenios firmados con los Estados Provinciales y/o Municipales por cesión de uso de los aeropuertos objeto de la Concesión.

Asimismo, dentro del Plan de Inversión deberá preverse el reemplazo del Aeropuerto de la Ciudad de Buenos Aires "Jorge Newbery", con anterioridad al año siete (7) de la Concesión, por uno nuevo o existente que atienda las necesidades de la demanda aeroportuaria de la Ciudad de Buenos Aires, por el término de la Concesión, tanto sea que se proyecte como absorción por parte de un aeropuerto existente, como en el caso de plantearse un nuevo aeropuerto. En este último caso sólo deberán considerarse las inversiones estrictamente aeroportuarias, sin tomar en cuenta las de carácter complementario, las que deberán ser planteadas en oportunidad de evaluarse el anteproyecto con su correspondiente localización.

El Concesionario no estará obligado a cumplir con los requerimientos de Inversión en Incremento de Capacidad en el aeropuerto a ser sustituido, siempre y cuando se respeten los plazos programados para la construcción del nuevo aeropuerto. En tal caso, se entenderá que dichas Inversiones en Incremento de Capacidad deberán formar parte de las que corresponderá efectuar en el nuevo aeropuerto, en tanto la sustitución del Aeropuerto "Jorge Newbery" debe cubrir y satisfacer adecuadamente el servicio aeroportuario actual y futuro previsto para su prestación en y desde dicho aeropuerto.

Esta situación se regirá por todo lo dispuesto en el numeral 3.17 del Pliego, y por lo estipulado en el numeral 4.4 del presente Contrato.



Jefatura de Gabinete de Ministros

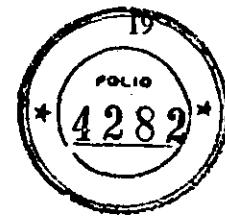
El Concesionario podrá, con expresa conformidad del ORSNA, postergar parte de las inversiones previstas para un año, pero en dicho caso deberá constituir un depósito bancario, con el monto originariamente comprometido para la inversión así postergada según las indicaciones que el mismo ORSNA le imparta al efecto. Los intereses devengados, /por dicho depósito serán considerados incremento del canon y acreditados por ese concepto a favor del Concedente. Lo expuesto en este párrafo no se considerará como alteración a lo dispuesto con relación a la garantía del compromiso de cumplimiento del Plan de Inversión, pero no serán de aplicación las multas previstas por retrasos en el cronograma previsto en el Plan de Inversión respecto de aquellas inversiones cuya postergación hubiera sido autorizada y por el plazo acordado para la misma.

A fin de evaluar el cumplimiento por el Concesionario de los compromisos de inversión durante los primeros tres (3) períodos anuales, y tomando en consideración que el Concesionario tiene hasta trescientos sesenta (360) días para completar la Toma de Tenencia de todos los aeropuertos del Grupo "A", se considerará que el Concesionario cumple con los requisitos de inversión siempre que al término de dichos tres (3) períodos, contados a partir de la entrada en vigencia del Contrato de Concesión, en la forma en que se ha dejado aclarada en el párrafo que antecede, el Concesionario haya invertido la totalidad de las sumas previstas para esos tres (3) períodos.

Se deberá considerar que las inversiones previstas para el año 1997 corresponden al primer periodo a partir de la entrada en vigencia del Contrato de Concesión. Las inversiones previstas para el año 1998 corresponderán al segundo periodo y así sucesivamente. Para tales efectos, se entiende que cada periodo comprende un año calendario. En los casos de los aeropuertos de Tucumán y Viedma, estos aeropuertos no entrarán en el Grupo "A" de Aeropuertos hasta el final del primer periodo, por lo que el calendario de inversiones empezará a correr a su respecto a partir del segundo periodo anual de la concesión.

10.2 Garantías

A fin de garantizar el fiel cumplimiento del Plan de Inversión incluido



Jefatura de Gabinete de Ministros

en el Anexo 3 del presente Contrato, el Concesionario presenta en este acto una garantía para los primeros cinco (5) años de la Concesión, en los términos establecidos en el Pliego, por períodos renovables de treinta (30) meses, por un diez por ciento (10%) del monto de la inversión, correspondiente a dicho período.

Entre los años cinco (5) y diez (10) de la Concesión el porcentaje de las inversiones a garantizar podrá reducirse a la mitad, previa conformidad del ORSNA. Con posterioridad, el ORSNA fijará el porcentaje a garantizar. En todos los casos, el ORSNA decidirá según el grado de cumplimiento del Concesionario.

Toda renovación de esa garantía debe comprender tanto el monto de inversión pendiente de realización en el período anual que se hallare en curso a ese momento, como el monto de inversión previsto para los próximos treinta (30) meses que cubre de dicha garantía.

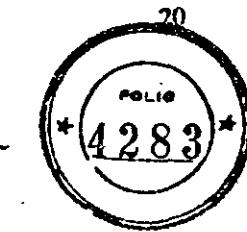
11. PLAN MAESTRO

El Concesionario deberá preparar un Plan Maestro por cada aeropuerto de los integrantes del Grupo A de Aeropuertos, en concordancia con lo establecido por OACI/IATA.

Dicho Plan Maestro deberá ser presentado, para su aprobación al ORSNA, dentro del plazo de veinticuatro (24) meses contados a partir de la Entrada en Vigencia y deberá reflejar las inversiones que recibirá cada uno de los aeropuertos. Este en ningún caso podrá reducir el monto total de las inversiones comprometidas por el Concesionario en su respectivo Plan de Inversión.

Una vez aprobado por el ORSNA, el Plan Maestro correspondiente a cada aeropuerto sólo podrá ser modificado previa aprobación de dicho Organismo.

Los Planes Maestros deberán ser presentados por el período de duración del Contrato de Concesión y el Concesionario deberá adaptarlos siempre y cuando se dieren los siguientes supuestos:



Jefatura de Gabinete de Ministros

- * En los aeropuertos que tengan un tráfico mayor a quinientos mil (500.000) pasajeros al año, el Plan Maestro deberá ser actualizado con una periodicidad de cada diez (10) años, salvo que dichos aeropuertos sufran una variación de cualquier signo en el tráfico del orden del veinte por ciento (20%) entre la cantidad de pasajeros real y la originariamente proyectada en el respectivo Plan Maestro.
- * En los aeropuertos que tengan un tráfico menor a quinientos mil (500.000) pasajeros al año, el Plan Maestro no deberá ser actualizado, salvo que dichos aeropuertos sufran una variación de cualquier signo en el tráfico mayor a cincuenta mil (50.000) pasajeros, de los tenidos en cuenta al momento de proyectar el respectivo Plan Maestro.

12. FUERZA AEREA ARGENTINA - RESERVA

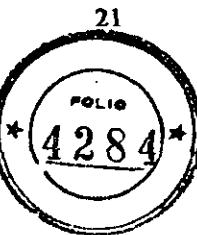
Dentro del ámbito de cada aeropuerto, el Estado Nacional, a través de la Fuerza Aérea Argentina mantendrá bajo su responsabilidad las siguientes funciones:

12.1 Funciones Operativas

- I) Administrar y operar los servicios de aeronavegación, en lo atinente a la seguridad de los vuelos, control del tránsito aéreo y las comunicaciones.
- II) Proveer el servicio público de meteorología.
- III) Dirigir, supervisar y establecer la reglamentación, los sistemas y procedimientos formales en lo referente a las ayudas de navegación aérea, seguridad aérea y pruebas de aceptación de las mismas.
- IV) Acompañar las inversiones del Concesionario en los ámbitos bajo su exclusiva responsabilidad.
- V) Designar el Jefe de Aeropuerto de cada aeropuerto, para ejercer las funciones de autoridad de su competencia dentro del mismo, el que deberá actuar en colaboración y consulta en aquellas áreas en las que resulte necesaria la coordinación de tareas con el Administrador de



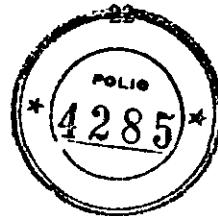
Jefatura de Gabinete de Ministros



Aeropuerto que, dentro de los aeropuertos correspondientes al Grupo A, designe el Concesionario.

12.2 Funciones de Fiscalización

- I) Certificar, registrar y supervisar la infraestructura aeronáutica.
- II) Establecer normas y reglamentos relacionados con la certificación de operación de todos los aeropuertos integrantes del SNA.
- III) Certificar, registrar y supervisar el personal aeronáutico, el material de vuelo y actividades afines.
- IV) Establecer normas y lineamientos relativos a la capacidad del personal profesional técnico aeronáutico en sus diferentes categorías y especialidades.
- V) Establecer normas y lineamientos referentes a la expedición de licencias al personal técnico aeronáutico de aire y tierra en sus diferentes categorías y especialidades así como la asignación y expedición de matrículas nacionales, certificados de aeronavegabilidad, permisos de vuelo, dentro de su competencia, y todo lo concerniente al Registro Nacional de Aeronaves.
- VI) Supervisar el cumplimiento de las normas y requerimientos técnicos y físico-psicológicos que se exigen para el personal aeronáutico de tierra y aire.
- VII) En el ámbito de sus funciones, certificar, registrar y supervisar los campos de aviación públicos y privados, proponer y/o dictar normas para su operación.
- VIII) Supervisar y controlar todo lo relativo al cumplimiento de normas y requerimientos técnicos que deben reunir las aeronaves y equipos conexos, incluyendo su mantenimiento.
- IX) Supervisar todo lo concerniente a la expedición de matrículas y certificados de aeronavegabilidad.

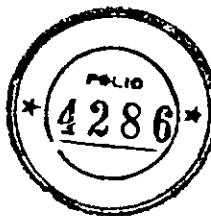


Jefatura de Gabinete de Ministros

- X) Certificar, registrar y supervisar las aeronaves civiles argentinas, sus componentes, y los establecimientos dedicados a su construcción y/o reparación.
- XI) Supervisar todo lo concerniente a la adecuación de las normas emanadas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en todo lo relativo a la navegación aérea y a su problemática operativa.
- XII) Llevar y mantener actualizado el Registro de Expedición de Matrículas y de los Certificados de Aeronavegabilidad así como el Registro de la Propiedad de las Aeronaves.
- XIII) Asumir la respuesta sanitaria frente a emergencias aéreas, sin perjuicio de la obligación del Concesionario de poner a su disposición todos los medios de los cuales éste es responsable (servicios médicos de primeros auxilios, medios para remoción de escombros, prevención y combate de incendios en su ámbito, personal de plataforma y cualquier otro que resulte necesario para afrontar la emergencia).
- XIV) Prestar el servicio de extinción de incendios cuando ellos encuadren dentro del concepto de accidente de aviación, conforme Decreto nº 934/70.

12.3 Funciones de Seguridad

- I) Sin perjuicio de las atribuciones del Concesionario en materia de seguridad, actuar como policía aeronáutica y ejercer las funciones de policía jurisdiccional y de seguridad en las zonas territoriales y sobre los elementos encuadrados dentro del marco regulatorio existente, en los aeropuertos internacionales.
- II) Establecer las directrices, normas, procedimientos y demás requerimientos formales en lo referente a las ayudas de navegación aérea, seguridad aérea y prueba de aceptación de las mismas.
- III) Establecer las aerovías nacionales y publicar las cartas de aerovías.



Jefatura de Gabinete de Ministros

- IV) Promulgar normas para la prevención de accidentes en el campo de la aviación civil e investigar los sucesos, estableciendo su causa y origen.
- V) Dirigir y supervisar las operaciones relativas a "Rescate y Salvamento" en los Aeropuertos así como la "Búsqueda y Salvamento" a nivel nacional.
- VI) Coordinar con el Concesionario los aspectos relacionados con la seguridad propia de los sitios bajo responsabilidad del Concesionario.

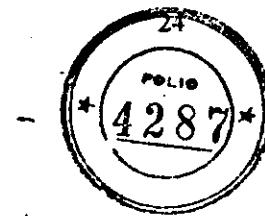
13. OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO

El concesionario tendrá el derecho a la administración y explotación, por sí o por terceros, bajo su exclusiva responsabilidad, y a su cargo y riesgo, de todas las actividades comerciales, industriales y de servicios afines y/o conexos con la actividad aeroportuaria.

Sin perjuicio de ello, el Concesionario deberá cumplimentar las siguientes obligaciones:

- I) Asegurar la igualdad, el libre acceso y la no discriminación en el uso de los servicios e instalaciones aeroportuarias en los términos establecidos en el Pliego y sus normas aclaratorias y complementarias.
- II) Tomar todas las medidas a su alcance para asegurar que el funcionamiento del Grupo A de Aeropuertos sea compatible con el normal desarrollo de la vida de la comunidad, con la protección del medio ambiente, las disposiciones nacionales e internacionales de lucha contra el narcotráfico y el uso indebido de drogas y la defensa nacional.

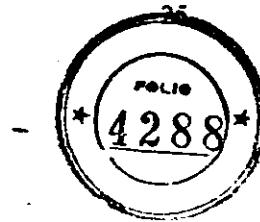
La obligación de tomar todas las medidas a su alcance, que expresa el párrafo anterior, respecto de los temas mencionados en este inciso, es la que surge, para todo habitante del país en general y para administradores de establecimientos de utilidad pública en particular, de la legislación vigente en las respectivas materias, sin que ello



Jefatura de Gabinete de Ministros

signifique en modo alguno atribuir al Concesionario la competencia que cabe a los pertinentes organismos estatales.

- III) Llevar a cabo el Plan Maestro, aprobado por el ORSNA, a fin de satisfacer la demanda de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos.
- IV) Operar los servicios e instalaciones aeroportuarias de manera confiable de acuerdo a las normas nacionales e internacionales aplicables, en concordancia con lo establecido en el Anexo 4 del presente Contrato.
- V) Realizar las inversiones en infraestructura aeroportuaria a fin de satisfacer los futuros requerimientos de la demanda de tráfico aéreo, de acuerdo al respectivo Plan de Inversión. Dentro del Plan de Inversión deberá darse cumplimiento a lo establecido en el tercer párrafo del numeral 10.1 del presente Contrato.
- VI) Realizar el mantenimiento del Grupo A de Aeropuertos, a fin de satisfacer la demanda de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, siendo en este sentido responsable del mantenimiento de todas las instalaciones de los aeropuertos a excepción de aquellos utilizados por los organismos gubernamentales en las áreas asignadas y/o reservadas.
- VII) Extender o ampliar las instalaciones cuando ello resulte conveniente a las necesidades del servicio aeroportuario, de acuerdo con el Plan Maestro y al Plan de Inversión.
- VIII) Instalar, operar y mantener las instalaciones y/o equipos, de forma tal que no constituyan peligro para la seguridad pública, respetando las normas que regulan en cada caso dicha materia.
- IX) Adecuar su accionar al objetivo de preservar y/o mejorar los ecosistemas involucrados con el desarrollo de su actividad, cumpliendo con las normas destinadas a la protección del medio ambiente actualmente en vigencia, como asimismo, aquellas que en el futuro se establezcan, y evaluar técnicamente y a su costo el impacto ambiental que puedan producir las obras de construcción previstas a



Jefatura de Gabinete de Ministros

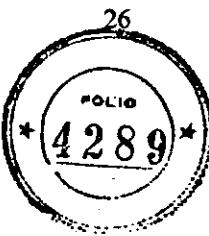
los efectos del cumplimiento de este Contrato, mediante los estudios y ensayos correspondientes.

El Concesionario no será responsable de las contingencias y daños ambientales o reparaciones de las instalaciones por actividades anteriores a la Toma de Tenencia. A partir de la Toma de Tenencia, será responsable de la contaminación ambiental producida por la propia actividad o por situaciones medioambientales sobrevinientes a ese momento, y de cumplimentar lo estipulado en el primer párrafo de este inciso. Sin perjuicio de ello, y hasta tanto no se lleven a cabo los estudios de Fase 2 más adelante referidos, el Concesionario estará exento de responsabilidad por situaciones medioambientales preexistentes a esa Toma de Tenencia en los términos que más abajo, en este mismo numeral, se especifican.

El Concesionario podrá proponer los estudios a efectuarse en la Fase 2, a cargo del ORSNA, en los aeropuertos que así lo requieran. Este será quién abone los estudios a realizar, pudiendo tener en cuenta la opinión del Concesionario sobre los mismos.

Los gastos en que incurra el Concesionario como consecuencia de la corrección de los efectos de las situaciones medioambientales preexistentes a la Toma de Tenencia o las reconstrucciones que de ellas se deriven, que cuenten con la aprobación y/o autorización del ORSNA serán descontados del canon inmediato posterior a la pertinente aprobación de los certificados de obra correspondientes.

- x) Abstenerse de abandonar total o parcialmente la prestación del servicio aéreoportuario o las instalaciones destinadas o afectadas a su prestación, sin contar previamente con la autorización del ORSNA.
- xi) Abstenerse de ofrecer ventajas o preferencias a usuarios y/o prestadores (teniendo por estos últimos a todas aquellas personas privadas que bajo contrato formal u otra relación con el Concesionario se encuentren habilitadas para la provisión de bienes y/o servicios dentro del recinto aeroportuario), en las instalaciones bajo su responsabilidad, que no estén justificadas en la condición de quien las recibaría.



Jefatura de Gabinete de Ministros

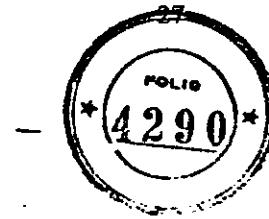
XII) Abonar el canon, conforme a lo dispuesto en el numeral 17 del presente Contrato.

XIII) Poner a disposición del ORSNA todos los documentos e información necesarios, o que éste le requiera, para verificar el cumplimiento del Contrato y toda norma aplicable, sometiéndose a los requerimientos que a tal efecto el mismo realice.

XIV) Prestar, en su ámbito, el servicio de prevención, combate y extinción de incendio en el Grupo A de Aeropuertos, directamente y/o a través de terceros especializados, requiriendo la conformidad del ORSNA para el grado de cumplimiento de estas prestaciones. Las prestaciones a cargo del Concesionario, sin perjuicio de la colaboración que él y su personal deberán facilitar en todo caso de siniestro, abarcará únicamente aquellos incendios distintos de los que, conforme al Decreto 934/70, encuadren dentro del concepto de "accidente de aviación", cuya investigación y medidas de prevención corresponden a dependencias de la Fuerza Aérea Argentina. Las obligaciones a cargo del Concesionario, en cuanto a incendios dentro del recinto aeroportuario, estarán referidas a los recaudos que deberá adoptar para su prevención y extinción, fuera de los casos ya mencionados, contando para ello en cada aeropuerto con equipamiento suficiente e idóneo y de personal entrenado, provisto por sí o por terceros, sin perjuicio de acudir llegado el caso a servicios públicos o privados de bomberos si los hubiere, de tal manera de proporcionar todas las medidas que contribuyan a la máxima seguridad posible de las personas y bienes dentro de dicho recinto aeroportuario. Los requerimientos que deberá satisfacer para ello el Concesionario serán establecidos y/o aprobados por el ORSNA en función del tipo de aeropuerto de que se trate, su tráfico de pasajeros y carga y demás circunstancias que estime corresponder, de conformidad con las normas y pautas que para la prevención y combate de incendios se hayan establecido por autoridad competente.

XV) Cumplimentar las disposiciones y normativas emanadas del ORSNA.

XVI) Respetar las normas constitucionales argentinas, tratados internacionales de los que el país sea parte, y legislación y



Jefatura de Gabinete de Ministros

reglamentaciones dictadas por las autoridades nacionales, en particular de o los órganos que resulten designados para las tareas de fiscalización y control de obras y de actividades aeroportuarias, con expresa renuncia a toda pretensión de extraterritorialidad legislativa, judicial o arbitral. El Concesionario, en toda actividad aeronáutica o no aeronáutica, deberá respetar las normas y reglamentaciones de orden nacional, provincial o municipal que a esa actividad resulten aplicables dentro del ámbito aeroportuario de la concesión.

xvii) Mantener el Grupo A de Aeropuertos abiertos y/o operables dentro de los horarios establecidos para cada aeropuerto, por el ORSNA. Hasta tanto se expida el ORSNA los aeropuertos deberán ser operables durante las veinticuatro (24) horas del día, con excepción de aquellos aeropuertos que a criterio del Concesionario, no justifiquen por su baja cantidad de movimientos diarios el amplio horario señalado. En este supuesto, dichos aeropuertos se limitaran a un horario que satisfaga sus reales necesidades operativas, quedando a cargo del ORSNA el otorgamiento de las excepciones y/o fijación de horarios.

xviii) Garantizar la facultad del Estado Nacional en la operación de los aeropuertos objeto del presente Contrato, debiendo contemplar:

1. La reserva para la Fuerza Aérea Argentina de la prestación de los servicios de tránsito aéreo y/o control del tráfico aéreo y/o protección al vuelo y la aplicación y percepción de las respectivas tasas y tarifas, conforme a la determinación que de éstas efectúe el ORSNA.
2. La determinación de espacios y áreas dentro de los aeropuertos cuyo uso deba reservarse para organismos y dependencias del Estado Nacional, así como el régimen aplicable a la utilización de la infraestructura aeroportuaria por parte de aeronaves públicas, incluidas las militares, en virtud de sus funciones específicas, las que estarán exentas del pago de tasas, debiendo asegurar la operación conforme a las necesidades del servicio.
3. A favor de organismos y dependencias del Estado Nacional las facultades de operación y uso de las instalaciones aeroportuarias en



Jefatura de Gabinete de Ministros

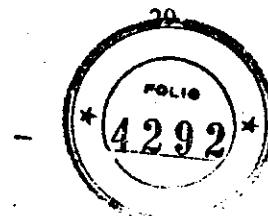
situaciones de emergencia calificadas por el Poder Ejecutivo Nacional.

4. La provisión en forma gratuita a los organismos y dependencias gubernamentales con atribuciones y/o vinculación directa o indirecta con la actividad aeropuertuaria, de los espacios físicos razonables y necesarios a los fines de la prestación de sus respectivos servicios, como ser Aduana y Migraciones. Mayores requerimientos de espacios, por parte de organismos públicos, deberán ser satisfechos bajo condiciones coordinadas por el ORSNA, en cuanto a su necesidad y razonabilidad.

El mantenimiento de los espacios provistos en forma gratuita a los organismos y dependencias gubernamentales, estará a cargo de éstas últimas, salvo acuerdo de partes, siendo de aplicación al efecto la última parte del Artículo 43 del Decreto 1674/76.

Los organismos del Estado a que alude el presente inciso, así como sus respectivas funciones, son los que la legislación y reglamentaciones vigentes determinen, correspondiendo incluir dentro de esas reglamentaciones y con relación al Concesionario, a la totalidad de la documentación licitatoria.

- xix) Procurar que las tarifas para el traslado a los aeropuertos, desde y hacia sus lugares de origen sean razonables y justas en los medios de transporte que, sin ser obligación del Concesionario, este pudiera prestar u ofreciera dichos servicio, por sí o bien por terceros bajo contrato o autorización, asumiendo también que las tarifas que corresponda percibir (minutos gratis dentro del aeropuerto y hora de estacionamiento) sean las menores posibles a fin de que dicho beneficio se traslade al usuario, en el marco de la libre competencia.
- xx) La realización de todas las inversiones necesarias para la construcción de obras nuevas, y/o refacción y/o reparación y/o ampliación necesarias para adecuar los aeropuertos objeto de esta licitación a niveles aceptables de calidad en su infraestructura, equipamientos tecnológicos, de funcionalidad y gestión y/o efectuar todas las tareas de conservación y mantenimiento necesarias, de acuerdo a los



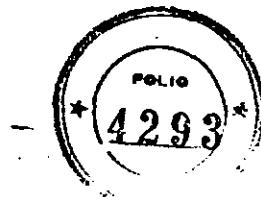
Jefatura de Gabinete de Ministros

requerimientos incluidos en los tratados internacionales suscriptos por la República Argentina relativos a la aviación civil y comercial, como así también cumplir las recomendaciones emanadas de organismos internacionales competentes. Asimismo, deberá dar cumplimiento a las exigencias contempladas en la legislación y reglamentaciones nacionales en materia de aeropuertos y aeródromos, dentro del marco establecido en el Pliego y sus Anexos.

- xxii) Realizar las inversiones necesarias para atender con eficiencia el crecimiento y desarrollo del tráfico aéreo, nacional e internacional de pasajeros, cargas y correo.
- xxiii) La implementación, equipamiento y operación de los servicios médicos de urgencia y primera asistencia, en su ámbito, conforme a la normas y recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

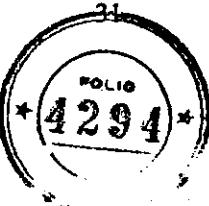
De conformidad con la Parte 7 - Planificación de Emergencias en los Aeropuertos, del Manual de Servicios de Aeropuertos , del Anexo 14 de OACI, la conducción de la operación de todos los medios en caso de emergencia aérea, estará a cargo del Jefe de Aeropuerto designado por la Fuerza Aérea Argentina, asumiendo ésta la respuesta sanitaria frente a dicha emergencia, sin perjuicio de la obligación del Concesionario de poner a disposición todos los medios de los cuales es responsable, tales como servicios médicos de primeros auxilios, medios para remoción de escombros, prevención y combate de incendios en su ámbito, personal de plataforma y cualquier otro que sea necesario para la ejecución de dicha Planificación de Emergencias.

- xxiv) La adopción por parte del Concesionario de todas las medidas de seguridad en los aeropuertos que sean necesarias para salvaguardar la integridad de las personas y/o cosas que transiten en su ámbito, ello sin perjuicio de la jurisdicción que la legislación confiere a la autoridad nacional en el ámbito aeroportuario.



Jefatura de Gabinete de Ministros

- xxiv) Ninguna de las actividades a realizar por el Concesionario, estén o no comprendidas en los enunciados precedentes, podrá alterar la seguridad aeroportuaria.
- xxv) Llevar a cabo todas las medidas y acciones necesarias para asegurar la continuidad en la prestación de los servicios cuya explotación se comprenda en los términos de la concesión, y el mantenimiento de los aeropuertos involucrados en óptimas condiciones operativas, asegurando además a los usuarios condiciones de seguridad y confort en el uso de las instalaciones.
- xxvi) Mantener las condiciones de precio y calidad vigentes, así como las relaciones jurídicas existentes, para el aprovisionamiento de combustible y lubricantes a las aeronaves, de los Operadores Aéreos, salvo acuerdo de partes y/o expresa autorización del ORSNA en su caso.
- xxvii) Contratar, bajo el régimen de la Ley de Contrato de Trabajo, el personal idóneo que empleará a partir de la Toma de Tenencia, a efectos de asegurar la continuidad en la prestación de los servicios, habida cuenta que la Concesión otorgada no genera la transferencia al Concesionario del personal actualmente afectado al servicio aeroportuario cualquiera fuere su dependencia orgánica. Por tal razón, toda obligación laboral o derivada de relación laboral respecto del personal que prestara servicios aeroportuarios con anterioridad a la Toma de Tenencia de cada aeropuerto estará a cargo del organismo del cual ese personal dependa a ese momento, estando exento el Concesionario de responsabilidad por tales conceptos.
- xxviii) Asumir por este acto el pago de los honorarios, fijos y contingentes, con el Asesor Financiero y Consultor Tarifario UBS Securities LLC (Unión de Bancos Suizos), mencionados en el numeral 3.18 del Pliego, correspondientes a la Licitación que da origen a este Contrato, desobligando de tal manera al Estado Nacional de dichas obligaciones, que el Concesionario toma irrevocablemente a su cargo.
- xxix) Respetar todas las convenciones y estipulaciones que en materia de cesión de uso y/o transferencia de administración y explotación de



Jefatura de Gabinete de Ministros

aeropuertos, para su integración al Grupo A objeto de este Contrato, haya acordado el Estado Nacional en los términos del numeral 3.20 del Pliego y sus normas aclaratorias y complementarias.

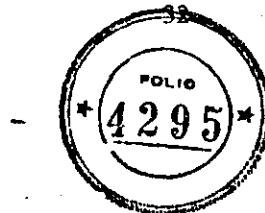
- xxx) Designar el Administrador de Aeropuerto de cada aeropuerto del Grupo A, para ejercer las funciones de autoridad de su competencia dentro del mismo, el que deberá actuar en colaboración y consulta en aquellas áreas en las que resulte necesaria la coordinación de tareas con el Jefe de Aeropuerto que designe la Fuerza Aérea Argentina.
- xxxi) Acordar con el ORSNA, que citará al Concesionario al efecto, el cronograma de Toma de Tenencia de los distintos aeropuertos del Grupo A., debiendo realizar la Toma de Tenencia de los aeropuertos que hayan registrado durante 1996 un movimiento mayor a un millón (1.000.000) de pasajeros dentro de los noventa (90) días de haber recibido dicha citación, y el resto dentro del plazo máximo de trescientos sesenta (360) días contados de igual manera, labrándose en todos los casos acta al efecto. El Concesionario recibirá los bienes en el estado en que se encuentren.

14. OBLIGACIONES DEL CONCEDENTE

Es obligación del Concedente garantizar al Concesionario la exclusividad del presente Contrato de Concesión por el término y bajo las condiciones que se determinan, en la totalidad de la documentación licitatoria.

15. CASO FORTUITO O FUERZA MAYOR

La existencia de caso fortuito o fuerza mayor en los términos previstos por la legislación argentina eximirá a las partes de toda



Jefatura de Gabinete de Ministros

responsabilidad por las obligaciones asumidas por ellas, salvo expresa reserva.

16. ESQUEMA TARIFARIO

Los precios por los servicios aeronáuticos, bajo responsabilidad del futuro Concesionario, desde la fecha de Entrada en Vigencia, serán para los primeros cinco años de la Concesión, los establecidos en el Anexo 2 del presente Contrato.

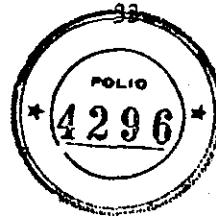
Sin perjuicio de lo establecido para las concesiones existentes, los precios por los servicios no aeronáuticos que no estén incluidos en dicho Anexo 2, deberán ser establecidos libremente por las partes, de acuerdo con las estipulaciones de la documentación licitatoria.

Los cuadros tarifarios que apruebe el ORSNA constituyen valores máximos que deberán ser respetados por el Concesionario en la facturación de los servicios prestados a los usuarios y a los Operadores Aéreos.

Durante el término de la concesión regirá el Régimen Tarifario que figura Anexo 1 del presente Contrato, o el que en el futuro apruebe el ORSNA.

El Concesionario, podrá proponer al ORSNA, en los períodos y modalidades que éste último establezca, el establecimiento de tarifas que respondan a modalidades no contempladas cuando su aplicación signifique mejoras técnicas y económicas en la prestación del servicio tanto para los Usuarios y/o los Operadores Aéreos y/o el Concesionario. Estas propuestas podrán ser presentadas transcurridos cinco (5) años de la Entrega en Vigencia. Asimismo, el ORSNA deberá disponer tales medidas cuando las circunstancias así lo requieran.

De acuerdo a lo indicado en el Cuadro Tarifario Inicial, obrante en el Anexo 2 del presente Contrato, el Concesionario percibirá las tasas aeronáuticas que seguidamente se enuncian:



Jefatura de Gabinete de Ministros

- * Tasa de Aterrizaje;
- * Tasa de Estacionamiento de Aeronaves;
- * Tasa de Uso de Aeroestación;
- * Tasa de Uso de Pasarelas Telescópicas.

Por otra parte, la Fuerza Aérea Argentina (Comando de Regiones Aéreas) y otros organismos oficiales percibirán las siguientes tasas aeronáuticas:

- * Tasa de Seguridad;
- * Tasa de Migraciones;
- * Tasa de Protección al Vuelo en Ruta;
- * Tasa de Apoyo al Aterrizaje.

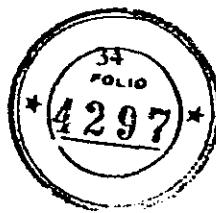
Salvo acuerdo previo al respecto, no corresponderá al Concesionario la facturación, gestión y cobro de las tasas que le corresponda percibir a la Fuerza Aérea Argentina u otros organismos oficiales.

17. CANON

El Concesionario deberá pagar al Concedente, en concepto de canon anual, el importe resultante por canon básico, ajustes, actualizaciones y modalidades que seguidamente se determinan.

17.1 Importe

- a) El importe del canon anual ofrecido por el Adjudicatario en su oferta económica final, en adelante denominado canon básico que es de U\$S 171.121.000,00 (dólares estadounidenses ciento setenta y un millones ciento veintiún mil), será pagadero por el Concesionario por mitades al Concedente, por semestre calendario vencido, en dólares de los Estados Unidos de América.
- b) A tal efecto, las fechas de pago se establecen hasta un máximo de treinta (30) días desde la culminación de los respectivos semestres calendarios, al 30 de junio y al 31 de diciembre de cada año.
- c) A fin de determinar el importe a pagar en concepto de canon básico en ocasión de la culminación del primer semestre de la Concesión, así como para las actualizaciones previstas, se considerará como fecha de referencia la de Toma de Tenencia de la totalidad del



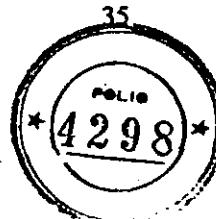
Jefatura de Gabinete de Ministros

Grupo A de Aeropuertos, o la del vencimiento del término de ciento ochenta (180) días a contar desde la Entrada en Vigencia, lo que ocurra con anterioridad.

- d) En caso de que, a partir de la fecha de referencia, la culminación del primer semestre calendario no coincidiera con un semestre corrido completo, el importe a abonar en concepto de canon básico en la fecha correspondiente según lo expresado más arriba, en el inciso b) de este Numeral, será proporcional al tiempo transcurrido desde dicha fecha de referencia. Igual criterio se aplicará, en su caso, para la determinación del importe correspondiente al último pago del canon básico hacia la finalización de la Concesión, contando el tiempo transcurrido desde la fecha de culminación del semestre inmediato anterior.
- e) A los efectos de la actualización del canon básico, se aplicarán las variaciones del Producer Price Index for Finished Goods seasonally adjusted - Total (PPI), que publica mensualmente el Bureau of Labor Statistics of the United States Department of Labor, que se verifiquen entre ese índice correspondiente al mes de diciembre del año de la fecha de referencia indicada más arriba, en el inciso c) de este mismo Numeral, que se considerará "año base PPI", y el índice correspondiente al mes de diciembre del año sujeto a actualización. Dicha actualización será aplicable a partir del año siguiente al considerado como año base, y hasta el final de la concesión.
- f) A partir del sexto año calendario, contado desde la fecha de referencia, se incorporarán a la actualización prevista en el apartado anterior las variaciones que experimente el tráfico aéreo dentro del Grupo A de Aeropuertos, medido en Unidades de Transporte Global. A estos efectos se considerará "año base UTG" al quinto (5º) año calendario.
- g) Para la determinación de las actualizaciones antes referidas en los apartados e) y f), se aplicarán las siguientes expresiones algebraicas:

Hasta el quinto (5º) año calendario:

$$I_i = ((P_i / P_0) - 1) \times 100$$



Jefatura de Gabinete de Ministros

A partir del sexto (6º) año calendario, inclusive:

$$I_i = (((P_i / P_0) \times (T_i / T_0)) - 1) \times 100$$

Siendo:

I_i = porcentaje de actualización del año i , para $i = (2^{\circ}, 3^{\circ}, 4^{\circ}$ y $5^{\circ})$ año.

I_i = porcentaje de actualización del año i° , para $i^{\circ} = (6^{\circ}, 7^{\circ}, \dots, 30^{\circ})$ año.

P_i = valor del PPI para el mes de diciembre de año sujeto a actualización.

P_0 = valor del PPI para el mes de diciembre del "año base PPI".

T_i = Unidades de Tráfico Global (UTG) del año sujeto a actualización.

T_0 = Unidades de Tráfico Global (UTG) del "año base UTG"

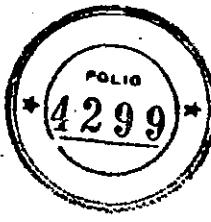
h) El importe resultante de tales cálculos de actualización será abonado en un sólo pago anual, el que deberá efectuarse dentro de los noventa (90) días de culminado el año calendario sujeto a actualización.

17.2 Gastos ambientales

En el supuesto en que el Concesionario incurra en gastos como consecuencia de la corrección de los efectos de situaciones ambientales preexistentes a la Toma de Tenencia o las reconstrucciones que de ellas se deriven, aquellos aprobados o autorizados por el ORSNA serán descontados del canon inmediato posterior.

17.3 Mora en el Pago del Canon

La mora en el pago del canon se producirá de pleno derecho por el solo vencimiento del plazo mencionado, sin necesidad de interpellación judicial o extrajudicial alguna. La deuda en mora devengará un interés punitorio equivalente a una vez y media (1,5) de la tasa de descuento para operaciones comerciales del Banco de la Nación Argentina vigente durante cada día de mora.



Jefatura de Gabinete de Ministros

18. SEGUROS

Al momento de la firma del presente Contrato de Concesión, el Concesionario deberá contratar a su cargo desde la Toma de Tenencia del primer aeropuerto y durante todo el Plazo de la Concesión, un seguro de responsabilidad civil a nombre conjunto del Concesionario y del Concedente, contra cualquier daño, pérdida o lesión que pueda sobrevenir a bienes o personas a causa de la ejecución de obras o de la operación de los Aeropuertos objeto del presente contrato, en forma tal de mantener indemne al Concesionario y al Concedente, hasta la finalización del Contrato de Concesión. El monto mínimo a asegurar por el concepto señalado no será inferior a la suma de dólares estadounidenses cien millones (US\$ 100.000.000). Dicho monto deberá ser actualizado por el ORSNA en forma anual.

El Concesionario deberá contar con una cobertura que comprenda los riesgos parciales y totales sobre los bienes otorgados en concesión. Será asimismo obligación del Concesionario poseer cobertura de seguro por los daños que pudieran ocasionarse por caso fortuito o de fuerza mayor con relación a la inversión en obras objeto de la Concesión.

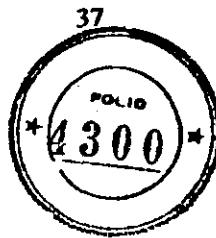
El Concesionario deberá cumplir con la contratación de la cobertura de riesgos del trabajo establecida por la Ley 24.570 o, en su caso, autoasegurarse conforme a los requisitos establecidos en ella mientras haya personal empleado por él o sus subcontratistas para los fines del presente Contrato.

Todos los seguros contemplados en el presente numeral, y sus renovaciones deberán ser contratados en compañías aseguradoras de reconocido prestigio y a satisfacción del ORSNA.

Las pólizas de seguros y sus renovaciones preverán expresamente la obligación del asegurador de notificar al Concedente ante cualquier omisión de pago en que incurriese el Concesionario. A partir de la recepción de dicha notificación, el seguro de que se trate deberá permanecer vigente durante no menos de los (15) días siguientes a fin de subsanar el incumplimiento aludido.



Jefatura de Gabinete de Ministros



Cualquier omisión del Concesionario en el cumplimiento de las obligaciones a su cargo relativas a la contratación de seguros facultará al Concedente a contratar y mantener vigentes los seguros de que se trate, por cuenta de aquél. En tal sentido, el Concedente podrá abonar las primas respectivas, las que deberán ser reintegradas por el Concesionario en un plazo no mayor de cinco (5) días, bajo apercibimiento de ejecución de la garantía prevista en el numeral 21 del presente Contrato. Sin perjuicio de ello, en ningún caso el Concesionario quedará exento de la responsabilidad contractual en caso de siniestro.

El Concesionario será responsable por todas las pérdidas, reclamaciones, demandas, acciones judiciales, costas, costos y gastos originados o resultantes de incumplimientos por parte del Concesionario de los requerimientos de este artículo, ya sea como resultado de la anulación de cualquiera de dichos seguros o por otro cualquier motivo

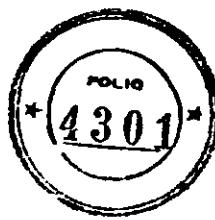
19. RESPONSABILIDAD

El Concesionario será responsable por todos los daños y perjuicios causados al Concedente y/o a terceros como consecuencia de la ejecución del presente Contrato y/o el incumplimiento de las obligaciones asumidas conforme al mismo.

20. ESTABILIDAD TRIBUTARIA

El Concesionario estará sujeto al pago de todos los tributos establecidos por las leyes nacionales y provinciales y ordenanzas municipales aplicables. En consecuencia, no regirá a su respecto ninguna excepción, liberación o tratamiento preferencial, exenciones de tributos o estabilidad tributaria, que no surgiere de dichas normas o su reglamentación.

Sin perjuicio de ello, en el caso de que con posterioridad a la fecha de Toma de Tenencia se produjere una modificación en la carga fiscal total, originada como consecuencia de la sanción, modificación,



derogación o exención de impuestos, tasas o gravámenes que recaigan o incidan directamente (i) sobre las tarifas, tasas o contraprestaciones que el Concesionario tiene derecho a cobrar de los Usuarios, o (ii) sobre la actividad desarrollada por el Concesionario, el Concesionario podrá requerir al ORSNA, o éste último podrá disponer a pedido de parte, la correspondiente variación de las tarifas, tasas o contraprestaciones que el Concesionario tiene derecho a cobrar de los Usuarios, en la efectiva incidencia producida por dicha modificación de la carga fiscal.

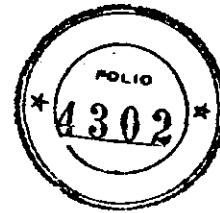
No se entenderá que existe modificación o variación en la carga fiscal que habilita la traslación aludida en el párrafo precedente, cuando las modificaciones tributarias se produzcan con relación al impuesto a las ganancias, o cualquier tributo que, en el futuro, lo sustituya o reemplace.

El Concesionario no estará obligado a cuestionar la validez, legitimidad, constitucionalidad o vigencia de las disposiciones que las autoridades con competencia en materia fiscal respectivas pretendan imponerle con posterioridad a la fecha de Toma de Tenencia, a los efectos de solicitar la traslación aludida en el presente numeral. Una vez sancionada la norma que introduce la variación de la carga fiscal total, el Concesionario estará facultado a solicitar del ORSNA el referido traslado, cuando resulten afectadas tarifas reguladas, y el ORSNA, una vez verificada la incidencia de la variación en la ecuación económico financiera del Concesionario, deberá otorgarla.

La obligación del Concesionario de abonar los impuestos, tasas y servicios que le correspondan no incluye en ningún caso la de abonar aquellos que se encuentren impagos o se hubieran devengado con anterioridad a la Toma de Tenencia, ni los impuestos inmobiliarios cuyo pago -de corresponder- estará a cargo del propietario del inmueble.

21. GARANTÍA DE CUMPLIMIENTO DE CONTRATO

21.1 Para afianzar el oportuno cumplimiento de sus obligaciones contraídas en este Contrato el Concesionario constituirá una garantía por la suma



Jefatura de Gabinete de Ministros

de dólares estadounidenses diez millones (US\$ 10.000.000) que deberá mantener vigente y actualizada conforme al Producer Price Index for Finished Goods seasonally adjusted - Total que publica mensualmente el Bureau of Labor Statistics of the United States Department of Labor durante la vigencia de la Concesión. La constitución de esta garantía no podrá ser invocada por el Concesionario para limitar o eludir el cumplimiento íntegro de todas las obligaciones asumidas por ella en este Contrato.

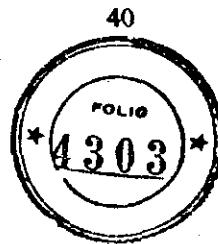
El Banco emisor y las condiciones bajo las cuales se extienda y/o renueva la garantía, deberán ser aprobadas por la Jefatura de Gabinete de Ministros. Dicha garantía podrá ser renovable por plazos no inferiores a dos (2) años y con una anticipación nunca inferior a sesenta (60) días previa a la fecha de cada vencimiento.

21.2 Modalidades

La garantía podrá constituirse en cualquiera de las siguientes formas, a opción del Concesionario:

(I) En dinero en efectivo, mediante depósito a la vista o a plazo fijo automáticamente renovable cada treinta (30) días en el Banco de la Nación Argentina, en favor de la Jefatura de Gabinete de Ministros. Los intereses sobre el capital depositado pasarán a integrar el monto de la garantía.

(II) Fianza bancaria emitida por un banco aceptado por la Jefatura de Gabinete de Ministros, en la que el banco fiador asume el carácter de codeudor solidario, liso y llano y principal pagador, ante el primer requerimiento de pago que le formule el ORSNA, con relación a todas y cada una de las obligaciones contraídas por el Concesionario en el Pliego y el presente Contrato y hasta el monto establecido en el numeral 20.1, con expresa renuncia a los beneficios de división y exclusión en los términos del artículo 2013 del Código Civil y artículo 480 del Código de Comercio. El monto de la garantía se ajustará cada dos años contados a partir de su constitución, en función de la evolución del Producer Price Index for Finished Goods seasonally adjusted - Total que publica mensualmente el Bureau of Labor



Jefatura de Gabinete de Ministros

Statistics of the United States Department of Labor.

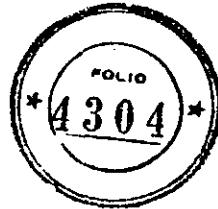
(III) Depósito en favor de la Jefatura de Gabinete de Ministros, en el Banco de la Nación Argentina, de Bonos Externos de la República Argentina (Bonex) en cantidad suficiente, a su valor en el mercado argentino, para cubrir la garantía exigida más un margen adicional del veinte (20) por ciento. Los pagos en concepto de amortización e intereses de los títulos pasarán a integrar la garantía, debiendo ser depositados en la forma prevista en el inciso (I) del presente numeral.

(IV) Seguro de Caución emitido en favor de la Jefatura de Gabinete de Ministros por una aseguradora aceptada por ésta, en los términos indicados en el inciso (II). El monto de la garantía se ajustará cada dos (2) años contados a partir de su constitución, en función de la evolución del Producer Price Index for Finished Goods seasonally adjusted - Total que publica mensualmente el Bureau of Labor Statistics of the United States Department of Labor.

(V) En caso de coaseguro, la póliza deberá contener los porcentajes que cada asegurador tome a su cargo, dejándose constancia de que no tienen deuda exigible con entidades de reaseguro.

(VI) El Concesionario deberá presentar un certificado expedido por las entidades de reaseguro con las que actúen sus aseguradores, que acredita la inexistencia de deuda exigible por parte de los aseguradores con dichas instituciones. El Concedente y/o la Autoridad de Aplicación podrán exigir la presentación de dichos certificados en cualquier momento en que lo considere conveniente durante el Plazo de la Concesión.

(VII) Apertura de una "Carta de Crédito Stand By" irrevocable e incondicionada, pagadera a la vista, otorgada por un Banco de primera línea a satisfacción de la Jefatura de Gabinete de Ministros. El monto de la garantía se actualizará cada dos años contados a partir de su constitución, en función de la evolución del Producer Price Index for Finished Goods seasonally adjusted - Total que publica



Jefatura de Gabinete de Ministros

mensualmente el Bureau of Labor Statistics of the United States Department of Labor.

21.3 Instrumentación

La garantía deberá constituirse con referencia expresa a este Contrato. El documento constitutivo original deberá ser entregado a la Jefatura de Gabinete de Ministros previo a la Toma de Tenencia. Las firmas de quienes suscriban las fianzas o los seguros de caución deberán estar certificadas por notario público. Como recaudo previo a la Toma de Tenencia el Concesionario deberá contar con la aprobación de la garantía por parte de la Jefatura de Gabinete de Ministros.

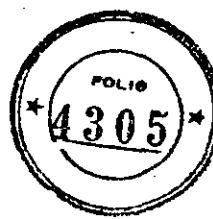
21.4 Afectación de la Garantía

Previa intimación al Concesionario para que de cumplimiento a cualquier obligación en la que se hallare en mora dentro del plazo de quince (15) días, el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos podrá afectar la porción de la garantía que sea suficiente para procurar por sí o a través de terceros, con cargo al Concesionario, la ejecución de las obligaciones omitidas por ésta y atender a la reparación de los daños y perjuicios, incluidos los intereses legales derivados de la mora. El ORSNA podrá afectar al monto de la garantía para atender el pago de multas impuestas al Concesionario o de cualquier otra suma que el Concesionario pueda adeudar por cualquier concepto al Concedente y/o el ORSNA.

Cualquier incumplimiento a una cláusula contractual del presente Contrato se considerará cubierta por esta Garantía de Cumplimiento de Contrato. Si dicho incumplimiento afectara el Plan de Inversión, se reemplazará dicha garantía por la Garantía del Compromiso de Inversión indicada en el numeral 10.2 del presente Contrato.

21.5 Reconstitución de la garantía

En caso de que el ORSNA y/o la Jefatura de Gabinete de Ministros afectase la garantía en todo o en parte el Concesionario tendrá un plazo de treinta (30) días a contar desde la fecha de afectación de la garantía para reconstituir el importe total de la misma mediante el depósito de un importe igual al que se hubiera afectado. El Concesionario deberá al Concedente el importe de los intereses que se devengaren a partir del quinto (5º) día de producida la afectación y



hasta la fecha en que se realice el depósito que reconstituya íntegramente la garantía. Dichos intereses serán calculados de acuerdo a la LIBOR promedio vigente durante cada día de mora más dos (2) puntos.

21.6 Devolución de la Garantía

La garantía será devuelta al Concesionario, luego de deducidos los importes necesarios para asegurar el cumplimiento de las obligaciones pendientes asumidas por ella, dentro del plazo de sesenta (60) días de producida la extinción de la Concesión si dicha extinción no fuera motivada por la culpa o negligencia del Concesionario. Si la extinción de la Concesión se produjera por culpa o negligencia del Concesionario, ésta perderá definitivamente el importe total de la garantía el cual se sumará a la compensación de daños y perjuicios debida al Concedente.

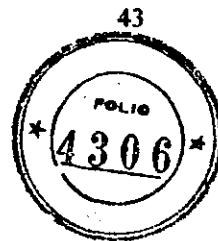
22. SANCIONES

En caso de incumplimiento de las obligaciones a cargo del Concesionario, el ORSNA podrá aplicar las multas de carácter pecuniario que estime pertinentes, respetando en todos los casos el principio del debido proceso.

A tal efecto, corresponderá al ORSNA reglamentar el mecanismo y procedimiento de aplicación y/o gradación de sanciones sin alterar lo establecido en el presente Contrato.

Los retrasos en el cronograma previsto en el Plan de Inversión serán penalizados por el ORSNA con una multa del diez por ciento (10%) del valor de la unidad de obra cuyo retraso haya acontecido. Dicha multa será directamente ejecutable por el ORSNA de la garantía que debe satisfacer el Concesionario respecto del compromiso de cumplimiento del Plan de Inversión.

Las sanciones de índole pecuniaria que imponga el ORSNA sólo serán exigibles una vez que se encuentren firmes en sede administrativa.



Jefatura de Gabinete de Ministros

El Concesionario deberá cumplimentar las sanciones y penalidades que le aplique el ORSNA, pudiendo reclamar la devolución de multas si demostrare a satisfacción de ese Organismo no serle imputable a él o a tercera persona bajo su responsabilidad, la causa del incumplimiento.

En el supuesto que el Concesionario demuestre que el incumplimiento o demora no ha sido imputable a él o a personas bajo su responsabilidad, será eximido de sanción. En el caso que la sanción de índole pecuniaria hubiera sido abonada, ella será reintegrada al Concesionario, con los accesorios correspondientes.

23. RESCISIÓN POR INCUMPLIMIENTO DEL CONCESIONARIO

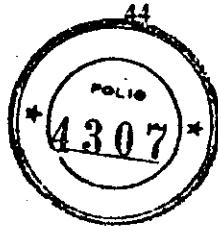
23.1 Incumplimiento del Concesionario

El Concedente podrá, sin perjuicio de otros derechos que le asistan en virtud del Contrato, rescindir el presente Contrato, en los siguientes casos:

- a) Cuando el Concesionario incumpliese en forma reiterada sus obligaciones contractuales sustanciales y habiendo sido intimada por el ORSNA a regularizar tal situación dentro de un plazo, no lo hiciere. Se entenderá como obligación contractual sustancial toda aquella que, incumplida por el Concesionario, de lugar a una intimación del ORSNA para regularizar tal situación.
- b) Cuando el valor acumulado de las multas aplicadas al Concesionario supere el veinte por ciento (20%) de sus ingresos brutos netos de impuestos y tasas del período anual. Dicho cálculo y apreciación lo efectuará el ORSNA luego de cerrado cada período anual.

Para el cómputo de las multas, las mismas deberán encontrarse, por lo menos, firmes en sede administrativa. Asimismo, los ingresos brutos antes mencionados serán los que resulten del ejercicio anual inmediato anterior a dicho cómputo.

Si los accionistas gravaran o permitieran que se gravaran de cualquier modo las acciones de la sociedad concesionaria sin la intervención del



Jefatura de Gabinete de Ministros

ORSNA, y no procedieran a obtener el levantamiento del gravamen dentro del plazo que determine el ORSNA.

- d) Si una Asamblea del Concesionario aprobara, sin la intervención del ORSNA, una reforma de los Estatutos de la Sociedad o una emisión de acciones que altere, ó permita alterar la participación accionaria vigente a momento de la constitución de la sociedad, en los términos establecidos en el Pliego.
- e) Si se transfieren acciones de la sociedad concesionaria en contradicción con lo establecido en el Pliego o sin contar con la aprobación previa del ORSNA.
- f) La falta de pago en tiempo y forma del canon a cuyo pago el Concesionario estuviere obligado.

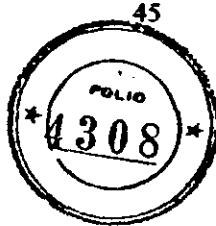
Producido cualquiera de los incumplimientos que se mencionan en el presente artículo, el ORSNA podrá intimar al Concesionario a regularizar la situación, bajo apercibimiento del rescindir el presente Contrato.

En caso de que el Concedente hiciera uso de la facultad otorgada por el presente numeral, abonará al Concesionario el monto actualizado de las inversiones efectuadas, de carácter aeronáutico, y no amortizadas, al tiempo del acto que se dispone la resolución, y deducirá de tal, en concepto de indemnización por daños y perjuicios a favor del Concedente, los siguientes porcentajes:

* Durante los primeros diez (10) años de la Concesión: un cincuenta por ciento (50%).

* Durante los segundos diez (10) años de la Concesión: un cuarenta y cinco por ciento (45%).

* Durante los terceros diez (10) años de la Concesión: un cuarenta por ciento (40%).



Jefatura de Gabinete de Ministros

Se considerarán aeronáuticas aquellas inversiones que, surgiendo de lo previsto en el presente Contrato o habiendo sido autorizadas por el ORSNA, con la calificación de aeronáuticas, se realicen por el Concesionario dentro del perímetro del aeropuerto.

A los efectos de este numeral, no se incluirá entre las inversiones aquellas que no hubiesen estado originariamente contempladas en el Plan de Inversión o no hayan sido expresamente autorizadas por el ORSNA.

Sin perjuicio de lo establecido precedentemente en caso de rescisión del Contrato por incumplimiento del Concesionario, el Concedente y/o el ORSNA deberán ejecutar las garantías instrumentadas por el cumplimiento del Contrato y del Plan de Inversión.

23.2 Incumplimiento del Concedente

Cuando el Concedente incurra en incumplimiento de sus obligaciones de forma tal que impidan al Concesionario la prestación del servicio objeto del presente Contrato o afecten gravemente al mismo en forma permanente, el Concesionario podrá exigir la rescisión del Contrato, previa intimación a la Concedente para que en el plazo de noventa (90) días regularice dicha situación.

La indemnización por daños y perjuicios que le corresponderá al Concesionario en caso de rescisión por incumplimiento del Concedente, deberá estar limitada según los índices que se indican a continuación:

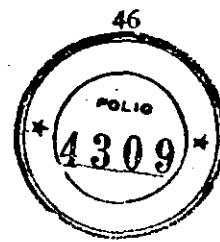
* Durante los primeros diez (10) años de la Concesión, el monto de las inversiones de carácter aeronáutico, realizadas por el Concesionario y no amortizadas deberán ser multiplicadas por 1,30.

* Durante los segundos diez (10) años de la Concesión, el monto de las inversiones de carácter aeronáutico, realizadas por el Concesionario y no amortizadas deberán ser multiplicadas por 1,20.

* Durante los terceros diez (10) años de la Concesión, el monto de las



Jefatura de Gabinete de Ministros



inversiones de carácter aeronáutico, realizadas por el Concesionario y no amortizadas deberán ser multiplicadas por 1,10.

Cuando el incumplimiento del Concedente que condujere a la rescisión derivare de la negligencia, culpa o dolo de sus agentes no subsanada en debido tiempo por el Concedente, según la intimación y plazo aludidos más arriba, en este mismo numeral, el Concesionario tendrá derecho a exigir, de conformidad con las leyes vigentes, los daños y perjuicios, excluido el lucro cesante, emergentes de los compromisos fehacientes por él asumidos.

24. FIN DE LA CONCESIÓN

En caso de finalización de la Concesión se generarán las siguientes consecuencias:

24.1 Recepción

En la fecha del vencimiento del plazo de la Concesión el Concesionario deberá entregar al Concedente el Grupo A de Aeropuertos, con todos los bienes afectados al mismo, incluyendo los derivados del Plan de Inversión, sin cargo alguno para el Estado Nacional.

24.2 De los Bienes

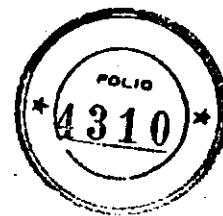
Los bienes que el Concesionario deberá entregar al Concedente deberán encontrarse en buen estado, salvo el deterioro propio por el transcurso del tiempo.

24.3 De las Deudas del Concesionario

El Concesionario deberá asumir el pago de todas sus deudas y bajo ningún concepto se las podrá transferir al Concedente.

24.4 De los Servicios Comprendidos en la Concesión

El Concesionario deberá restituir al Concedente al término de la Concesión todos los servicios comprendidos en ésta, con los desarrollos y adelantos tecnológicos incorporados y los nuevos servicios conexos a los anteriores, sin derecho a resarcimiento alguno.



24.5 Contratos en Curso de Ejecución

Como principio general se establece que ningún contrato en curso de ejecución será trasladado al Concedente al finalizar la Concesión. Sin perjuicio de lo expuesto, el Concesionario deberá prever en sus contrataciones cláusulas que obliguen a quienes le presten servicios o le provean bienes a continuar los contratos en curso de ejecución por un plazo no inferior a los ciento ochenta (180) días a partir de la restitución de la Concesión, con la facultad de rescisión por parte del Concedente. También deberá preverse lo estipulado en el numeral 23.2 del presente Contrato.

25. RESCATE DE LA CONCESIÓN

25.1 Oportunidad

El Concedente podrá rescatar la Concesión una vez transcurridos los primeros veinte (20) años contados desde la Entrada en Vigencia.

25.2 Consecuencias

En caso de rescate de la Concesión se reconocerá en concepto de daños y perjuicios, solamente, lo siguiente:

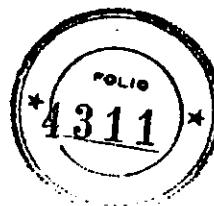
- * El monto de las inversiones de carácter aeronáutico realizadas por el Concesionario, y no amortizadas al momento del rescate deberán ser multiplicadas por 1,10.

No se incluirán entre las inversiones aquellas que no hubiesen estado originariamente contempladas en el Plan de Inversión o no hayan sido expresamente autorizadas por el ORSNA.

Para el resto de las inversiones aeroportuarias (entendiendo por tales todas las demás que realice el Concesionario dentro del recinto aeroportuario) se reconocerán aquellas no amortizadas al momento del rescate.

A estos efectos se aplicará todo lo relativo a la finalización normal de la Concesión, salvo lo siguiente:

Los contratos en curso de ejecución pasarán al Concedente;



Jefatura de Gabinete de Ministros

- * El Concedente asumirá la totalidad de las deudas del Concesionario por adquisición de bienes o servicios para la prestación del servicio aeroportuario, con excepción de las previstas en el Plan de Inversión. Estas serán compensadas con el pago a cargo del Concedente.

En ningún caso se reconocerá lucro cesante.

Sólo se considerarán, a los efectos de su amortización, aquellos gastos de mantenimiento que se encuentren comprendidos dentro del Mantenimiento Mayor Correctivo previsto en el Plan de Inversiones.

26. CESIÓN

Los derechos y obligaciones del Concesionario emergentes del presente contrato, vinculados directa o indirectamente a las actividades aeronáuticas, no podrán ser cedidos a ningún tercero sin el consentimiento previo del ORSNA y del Poder Ejecutivo Nacional.

El Concesionario está facultado para conceder la explotación comercial del Grupo A de Aeropuertos y/o partes de los mismos a terceros mientras este vigente el presente contrato y no involucre o interfiera las actividades aeronáuticas.

27. CONTROVERSIAS

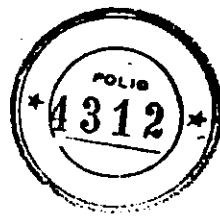
Cualquier divergencia del Concesionario con la Fuerza Aérea Argentina y/o con los Operadores Aéreos, con motivo de la administración y/o explotación del Grupo A de Aeropuertos deberá ser sometida ante el ORSNA, previamente a cualquier acción judicial al respecto.

28. DERECHO APLICABLE Y JURISDICCIÓN

El Contrato será regido e interpretado de acuerdo con las leyes de la República Argentina, y en particular, por las normas y principios del Derecho Aeronáutico y Administrativo, sin que ello obste a que las relaciones que el Concesionario mantenga con terceros se rijan substancialmente por el Derecho Privado.



49



Jefatura de Gabinete de Ministros

Para todos los efectos derivados del Contrato, y con la salvedad de lo dispuesto en los artículos 31 y 75 inciso 22 de la Constitución Nacional, las partes aceptan la jurisdicción de los Tribunales Federales competentes de la Capital Federal de la República Argentina.

Todas las notificaciones que las partes recíprocamente se dirijan serán válidas en los domicilios respectivamente constituidos.

En prueba de conformidad, "ad referendum" del Poder Ejecutivo Nacional, y para su entrada en vigencia una vez aprobado por éste mediante el dictado del decreto respectivo, se firma el presente en tres (3) ejemplares de un mismo tenor y a un solo efecto, en Buenos Aires, a los nueve días del mes de febrero de mil novecientos noventa y ocho.

Jorge M. M.

Oscar J.

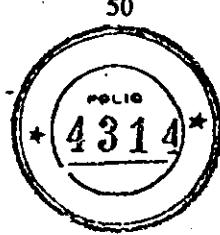
Cer II



Escribanía General del Gobierno de la Nación

///TIFICO en mi carácter de Escribana Adscripta de la Escribanía General del Gobierno de la Nación, que las firmas que anteceden y que obran en el contrato adjunto fueron puestas en mi presencia y pertenecen al Ingeniero Jorge RODRIGUEZ, en carácter de Jefe de Gabinete de Ministros de la República Argentina, a los señores Eduardo EURNEKIAN con Libreta de Enrolamiento número 4.086.268 y Angelo NICOLETTI con Pasaporte italiano número 813.271 L, Presidente y Vicepresidente respectivamente del Directorio de Aeropuertos Argentina 2000 Sociedad Anónima (en formación); y el doctor Máximo Luis BOMCHIL con Libreta de Enrolamiento número 8.326.959, como apoderado del consorcio compuesto por Società per Azioni Esercizi Aeroportuali, S.E.A., Ogden Corporation, Corporación América Sudamericana S.A., Società Italiana per le Imprese Miste all'Esterò Simest S.p.A. y Riva Sociedad Anónima, Inmobiliaria, Industrial, Comercial, Financiera y Agropecuaria, doy fe.- BUENOS AIRES, 9 de febrero de 1998.-Enviado a: Ogden J. S. -

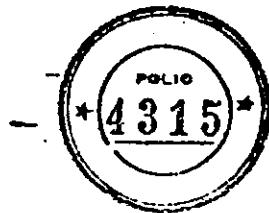
MARTA MARIA R. IACOMETTI
ESCRIBANA ADSCRIPTA



Jefatura de Gabinete de Ministros

ANEXOS

1. Régimen Tarifario.
2. Cuadro Tarifario Inicial.
3. Plan de Inversión.
4. Estándares Aeroportuarios / Calidad de Servicio.
5. Listado de los aeropuertos integrantes del Grupo "A" del Sistema Nacional de Aeropuertos



Jefatura de Gabinete de Ministros

ANEXO 1: RÉGIMEN TARIFARIO

El Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA) a los efectos de regular las tasas aeronáuticas del Sistema Nacional de Aeropuertos (SNA) deberá aplicar el mecanismo que se detallá a continuación:

El ajuste de las tasas debe basarse en la formula IPC-X, donde:

- IPC significa el Producer Price Index que publica mensualmente el Bureau of Labor Statistics of the United States Department of Labor.
- X significa un factor de ajuste, el cual es fijado por el ORSNA de acuerdo a las pautas insertas en el presente Anexo.

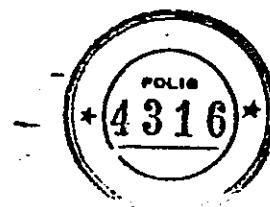
Sin perjuicio de lo establecido para el Cuadro Tarifario Inicial, las tasas aeronáuticas vigentes serán revisadas por el ORSNA cada tres (3) a cinco (5) años, según este lo considere oportuno. En cada revisión tarifaria el ORSNA fijará el valor para el factor de ajuste X el cual podrá tener valores puntuales para cada año o por un periodo determinado de tiempo.

A. Factor de Ajuste del X

El ORSNA, a los efectos de calcular el factor de ajuste X debe considerar cinco (5) variables básicas, según se indican a continuación:

1. Incremento del tráfico

Debe realizarse de tal forma que pueda convertirse en proyección de ingresos aeronáuticos. Esto significa que las proyecciones de tráfico deben realizarse en términos tanto de pasajeros de cabotaje como internacionales y de movimiento de aeronaves y este último debe asimismo desglosarse según el tipo de aeronave y su peso máximo de despegue, factor fundamental para la determinación de varias tasas aeronáuticas.



2. Mejoras en la eficiencia

En respuesta a las ventajas producto del desarrollo de economías de escala, el ORSNA deberá estimar el alcance de los beneficios en ahorro de costos en la administración de los aeropuertos o, en su defecto, fijar metas razonables para la reducción de costos para cada uno de los siguientes períodos de tres a cinco años.

3. Nivel de servicios

El ORSNA puede imponer ciertos niveles de calidad de servicios para distintos grupos de aeropuertos de acuerdo a su tamaño (volumen de pasajeros y aeronaves), características (tamaño de la terminal, pistas y área de operaciones). El objetivo fundamental es garantizar que el operador aeroportuario no genere ganancias por medio de la reducción de la calidad del servicio.

Los niveles de servicio deben ser determinados por el ORSNA tomando, como base estudios realizados por el mismo o sub-contratados a consultores especialistas, quienes deberán elaborar un minucioso análisis de las necesidades de los usuarios, líneas aéreas y pasajeros. Entre las metodologías a ser empleadas se encuentra el Índice de Calidad del Servicio, el cual es calibrado a través de cuestionarios hechos a todos los usuarios.

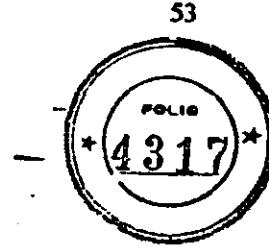
4. Niveles de inversiones proyectadas

Una vez aprobados los Planes Maestros por parte del ORSNA, se tomará el valor total de la inversión para el período de cinco años próximos.

5. Tasa de retorno proyectada

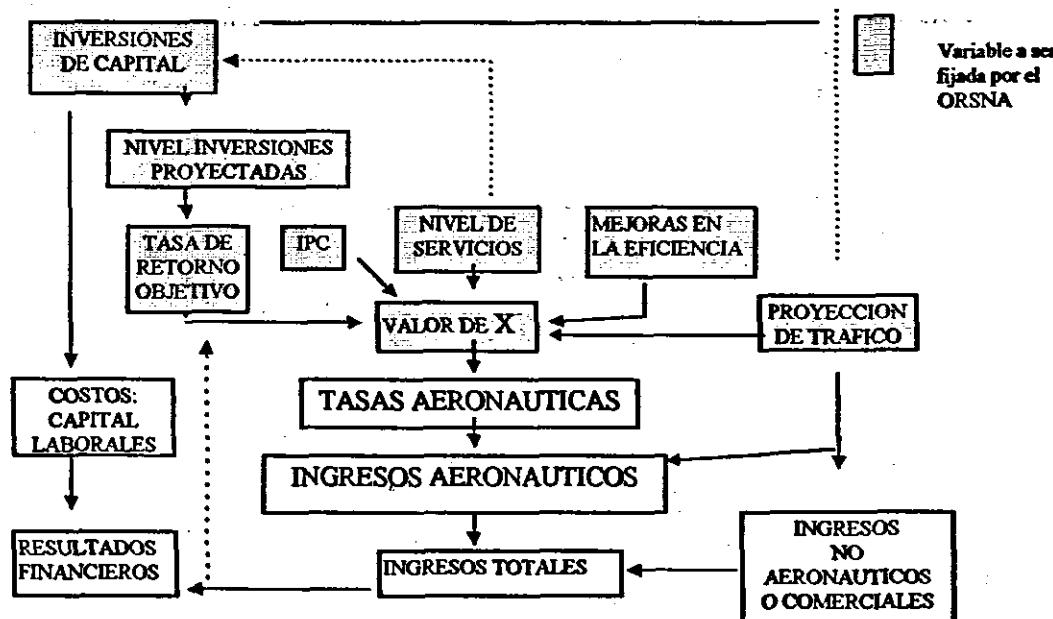
La tasa de retorno objetivo considerada aceptable por el ORSNA, así como también por el operador(es) de el(los) aeropuerto(s). Esta debe estar en proporción con las tasas de retorno que se alcancen en otras industrias de servicios ampliamente similares en la Argentina. Asimismo debe incluir una prima por riesgo como consecuencia de la incertidumbre por la administración de un gran número de pequeños aeropuertos poco rentables.

[Handwritten signature]



La tasa de retorno que se debe utilizar es el retorno sobre el valor del capital. Esta es la ganancia operativa ajustada (ingresos menos gastos operativos menos amortización) expresada como un porcentaje del valor del capital.

El esquema sinóptico adjunto muestra la relación entre las varias variables y la información necesaria para su determinación del coeficiente de ajuste X.



B. Valor de los Activos o la Inversión del Concesionario

Se tomará como valor de los activos del concesionario el precio efectivamente pagado por el Concesionario. Este representa la inversión que utilizará el nuevo propietario o concesionario del aeropuerto para determinar el valor de retorno futuro del concesionario.

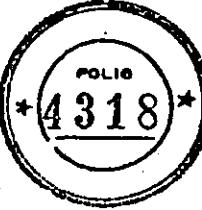
De manera de actualizar el valor futuro de los activos cada uno de los tres a cinco años se transfiere el valor de los activos haciendo los ajustes para nuevas inversiones e inflación. La inversión neta consiste en gastos de inversión menos el producido de las ventas de activos, si los hubiere. El IPC de la industria de la construcción para incrementar el valor de los activos.

[Handwritten signatures and initials are present on the left margin]



Jefatura de Gabinete de Ministros

54



C. Determinación de Precios de la Red o Servicios Múltiples

Los aeródromos y aeropuertos se dividen en cinco categorías distintas para fines tarifarios. La estructura tarifaria es aplicable a todas las categorías, pero el nivel de las tasas puede variar para alguna o todas las categorías. El ORSNA tomando en consideración las estructuras de costos, los niveles y composición de tráfico para cada uno de los grupos de aeropuertos, debe fijar niveles tarifarios de acuerdo a una categoría en particular.

A continuación se presentan los aeropuertos por categorías:

PRIMERA CATEGORIA - CLASE "A"

Buenos Aires-Aeroparque Jorge Newbery
Buenos Aires-Aeropuerto Ministro Pistarini, Ezeiza

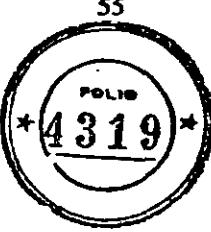
PRIMERA CATEGORIA

Bahía Blanca/C.Espora Jujuy	Rio Gallegos	Santiago del Estero
Catamarca	La Rioja	Rio Grande
Cataratas del Iguazú	Mar del Plata	Rosario
Comodoro Rivadavia	Mendoza/EI Plumerillo	Salta
Córdoba	Neuquén	San Carlos de Bariloche
Corrientes	Paraná/Gral. Urquiza	Tucumán
Esquel	Posadas	San Juan
Formosa	Resistencia	San Luis
		Santa Rosa
		Villa Reynolds
		Tandil
		Trelew
		Viedma
		Sauce Viejo



Jefatura de Gabinete de Ministros

55

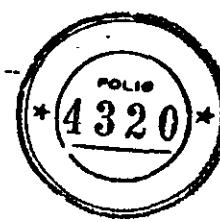


SEGUNDA CATEGORIA

Concordia/Cdoro. Pierrestegui	Malargüe	Puerto Madryn	San Julián
Don Torcuato Gral. Pico	Marcos Juárez Morón	Reconquista Río Cuarto/Area de Material	San Rafael Ushuaia
Gualeguaychú Junín La Plata	Necochea Paso de Los Libres Puerto Deseado	San Antonio Oeste San Fernando S.M. de Los Andes/Chapelco	Villa Gesell

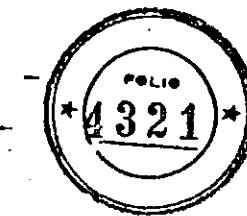
TERCERA CATEGORIA

Apóstoles	El Bolsón	Las Ovejas (Neuquén)	Santa Cruz
Bella Vista (Corrientes)	El Colorado (Formosa)	Loncohué	Santa Teresita
Bolívar	El Maitén	Mendoza (Aeroparque)	Santa Victoria (Salta)
Cañadón Seco (Santa Cruz)	El Turbio	Mercedes (Corrientes)	Sierra Grande
Catamarca(Aeroclub)	Gral. Acha	Monte Caseros	Tartagal
Chacharramendi (La Pampa)	Gral. Roca	Olavarria	Tinogasta (Catamarca)
Chilecito	Gral. Villegas	Orán	Trelew (Aeroclub)
Chos Malal (Neuquén)	Gobernador Gordillo	Pedro Luro (Bs.As.)	Trenque Lauquen/Nancho Lauquen
Clorinda	Gobernador Gregores	Pehuajó	Tres Arroyos
Colonia Catriel (Río Negro)	Goya	Pergamino	25 de Mayo (La Pampa)
Cdante. Luis	Jacinto Arauz (La Pampa)	Perito Moreno	Venado Tuerto
Piedrabuena	Jujuy (Aeroclub)	Quemú- Quemú	Villa Minetti (Santa Fé)
Comodoro Rivadavia/ 13 de Diciembre	Lago Argentino	Realicó (La Pampa)	Zapala
Coronel Suárez	Las Heras (Santa Cruz)	Rincón de los Sauces	
Cunuzú Cuatiá	Las Lajas (Neuquén)	San Juan (Aeroclub)	
Cutral Có	Las Lomitas (Formosa)	San Nicolás de los Arroyos	



CUARTA CATEGORÍA

Aeroclub Laboulaye	El dorado	Mercedes (Buenos Aires)	Vedia
Aeroclub Pinamar	Elizalde	Mercedes (San Luis)	Verónica
Alto Rio Senguer	Esperanza	Miramar	Victoria
Alvear (Corrientes)	Gral. Alvear	Nueve de Julio	Villa Angela
Alvear (Aeroparque Rosario)	(Mendoza)		
Arrecifes	Gral. Alear (Aeroclub)	Pellegrini	Villa Dolores
Ayacucho	Gral. J. San Martin (Chaco)	Pigüé	Villa Maria
Azul	Gral. Lamadrid	Presidencia Roque Saenz Peña	Zárate
Balcarce	Gral. Madariaga	Punta Alta	
	Gral. Viamonte / Los Toldos	Quilmes	
Bell Ville	González Chávez	Rafaela	
Bragado	Goya (Aeroclub)	Río Mayo	
Carlos Casares	Gualeguay	Rufino	
Carmen de Patagones	Henderson	Saladillo	
Chacabuco	José de San Martín (Chubut)	San Antonio de Areco	
Charata	La Cumbre	San Francisco (Córdoba)	
Chivilcoy	Lago Buenos Aires	San Justo / Aeroclub Argentino	
Club de Planeadores "Rivadavia"	Lago Nahuel Huapi	San Martín (Mendoza)	
Concepción del Uruguay	Laprida	San Martín de Los Andes (Aer)	
Coronel Dorrego	Las Flores	San Miguel del Monte	
Coronel Olmedo	Lincoln	San Pedro	
Coronel Pringles	Lobos	Santo Tomé (Aeroclub) (CRR)	
Coronel Vidal	Maipú	Sarmiento	
Curuzú Cuatiá (Aeroclub)	Mar del Plata / Batán	Sunchales (Aeroclub)	
Dolores	Aeroclub		
	Matanza	Tandil (Aeroclub)	



Jefatura de Gabinete de Ministros

ANEXO 2: CUADRO TARIFARIO INICIAL

Para todos los fines de este Anexo, los aeropuertos incluidos en la "Primera Categoría - Clase A" se asimilan a la "Primera Categoría".

1. Tasa de Aterrizaje

Vuelos Internacionales

U\$S por ton.	categoria	de	Aeropuerto	
Peso aeronave (ton.)	I	II	III	IV
5-30 ton.	\$ 4,62	\$ 2,75	\$ 1,65	\$ 1,65
31-80 ton.	\$ 5,28	\$ 3,30	\$ 1,93	\$ 1,93
81-170 ton.	\$ 6,49	\$ 3,96	-	-
>170 ton.	\$ 7,19	-	-	-
Tasa mínima	\$ 20,00	\$10,00	\$ 6,00	\$6,00
Sobretasa por operación fuera horario normal	\$ 260,00	\$188,00	\$120,00	\$120,00
Sobretasa por balizamiento nocturno	30%	30%	30%	30%

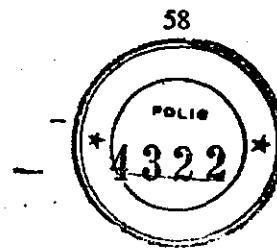
Vuelos de cabotaje

U\$S por ton.	categoria	de	Aeropuerto	
Peso aeronave (ton.)	I	II	III	IV
5-30 ton.	\$ 2,20	\$ 1,40	\$ 0,90	\$ 0,55
31-80 ton.	\$ 2,40	\$ 1,60	\$ 1,10	-
81-170 ton.	\$ 2,65	\$ 1,85	-	-
>170 ton.	\$ 3,10	-	-	-
Tasa mínima	\$ 14,10	\$10,70	\$ 7,10	\$3,60
Sobretasa por operación fuera horario normal	\$ 260,00	\$188,00	\$120,00	\$ 68,00
Sobretasa por balizamiento nocturno	30%	30%	30%	30%

Esta tasa deberá ser abonada por toda aeronave comercial en servicio regular o no regular, y también por la aviación privada en general; con excepción de aquellas de menor porte, cuyo peso sea inferior a 2 ton.

a) Sobretasa por Aterrizaje

Vuelos Internacionales



Jefatura de Gabinete de Ministros

Sobretasa por horario de punta equivalente al 50% de la tasa de aterrizaje, la cual solo se aplicaría a los aterrizajes internacionales efectuados sólo en el

Aeroparque Jorge Newbery durante el siguiente horario: de 06:00 a 10:00 y entre las 18:30 y 21:30 para todas las operaciones de lunes a domingo.

Vuelos de Cabotaje

Sobretasa por horario de punta equivalente al 50% de la tasa de aterrizaje, la cual solo aplicaría a los aterrizajes de cabotaje efectuados sólo en el Aeroparque Jorge Newbery durante el siguiente horario: de 06:00 a 10:00 y entre las 18:30 y 21:30 para todas las operaciones de lunes a domingo.

2. Tasa de Estacionamiento de Aeronaves

Vuelos Internacionales

U\$S por ton. hora o fracción	EZE/AEP	Aeropuerto			
		categoria I	II	III	IV
Peso aeronave (ton.)					
5-80 ton.	\$ 0,28	\$ 0,14	\$ 0,10	\$ 0,08	\$ 0,08
81-170 ton.	\$ 0,39	\$ 0,16	\$ 0,11	\$ 0,09	-
>170 ton.	\$ 0,80	\$ 0,18	\$ 0,12	-	-
Tasa mínima	\$ 6,00	\$ 4,00	\$ 2,00	\$ 2,00	\$ 2,00

EZE: Ministro Pistarini. Ezeiza

AEP: Aeroparque Jorge Newbery

Esta tasa deberá ser abonada por toda aeronave comercial en servicio regular o no regular, y también por la aviación privada en general; con excepción de aquellas de menor porte, cuyo peso sea inferior a 2 ton.

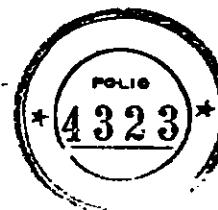
No se aplica tiempo de estacionamiento gratuito en ningún aeropuerto.

Tasa para Ezeiza y Aeroparque para aeronaves estacionadas en plataforma operativa únicamente, para aeronaves estacionadas en plataforma remota se aplica la tasa correspondiente a Categoría I.



Jefatura de Gabinete de Ministros

59



Vuelos de Cabotaje

U\$S por ton. hora o fracción		Aeropuerto			
Peso aeronave (ton.)	EZE/AEP	Categoría I	II	III	IV
5-80 ton.	\$ 0,20	\$ 0,12	\$ 0,10	\$ 0,07	\$ 0,05
81-170 ton.	\$ 0,27	\$ 0,15	\$ 0,12	\$ 0,10	-
>170 ton.	\$ 0,35	\$ 0,20	\$ 0,14	-	-
Tasa mínima	\$ 7,90	\$ 5,20	\$ 3,30	\$ 2,40	\$ 1,50

EZE: Ministro Pistarini, Ezeiza

AEP: Aeroparque Jorge Newbery

Esta tasa deberá ser abonada por toda aeronave comercial en servicio regular o no regular, y también por la aviación privada en general; con excepción de aquellas de menor porte, cuyo peso sea inferior a 5 ton. Estas últimas sólo abonarán esta tasa cuando el tiempo de estacionamiento sea superior a 15 días en el lapso de un mes.

No se aplica tiempo de estacionamiento gratuito en ningún aeropuerto.

Tasa para Ezeiza y Aeroparque para aeronaves estacionadas en plataforma operativa únicamente, para aeronaves estacionadas en plataforma remota se aplica la tasa correspondiente a Categoría I.

3. Tasa de Uso de Aeroestación

Vuelos Internacionales

Por pasajero embarcado	Aeropuerto			
	I	II	III	IV
Vigentes a partir del 01/01/1998	\$ 18,00	\$ 13,00	\$ 13,00	\$ 13,00

Se excluyen de su abono los siguientes: diplomáticos, infantes y pasajeros en tránsito.

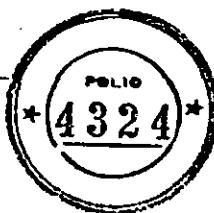
Los pasajeros en vuelo internacionales entre la ciudad de Buenos Aires y la República del Uruguay abonarán por concepto de tasas de uso de la aeroestación el importe equivalente a \$8,00.

M G
Se consideran infantes, para su exclusión en la aplicación de la Tasa de Uso de Aeroestación, a los menores que no hubieren cumplido los tres (3) años



Jefatura de Gabinete de Ministros

60



de edad para el caso de ser pasajeros en vuelos de cabotaje, y a los menores que no hubieren cumplido los dos (2) años de edad para el caso de ser pasajeros en vuelos internacionales.

Vuelos de Cabotaje

Por pasajero embarcado	Categoría Aeropuerto			
	I	II	III	IV
Vigentes a partir del 01/01/1999	\$ 5,00	\$ 3,50	\$ 3,50	\$ 3,50
Vigentes a partir del 01/01/1998	\$ 4,00	\$ 2,50	\$ 2,50	\$ 2,50

Se excluyen de su abono los siguientes: infantes y pasajeros en tránsito.

4. Tasa de Seguridad

Vuelos Internacionales

Tasa de \$ 2,50 por pasajero internacional embarcado. Se excluyen de la anterior: infantes y pasajeros en tránsito.

Vuelos de cabotaje

Tasa de \$1.00 por pasajero doméstico embarcado. Se excluyen de la anterior: infantes y pasajeros en tránsito.

5. Tasa de Migraciones

Se aplica una tasa de migraciones de \$3.00 por pasajero internacional embarcado.

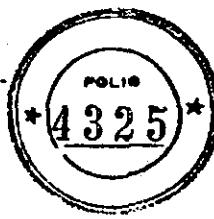
6. Tasa de Uso de Pasarelas Telescópicas

Por cada media (1/2) hora o fracción	Aeropuertos	
	Ezeiza	Otros
Por aeronave	\$ 50,00	\$ 50,00



Jefatura de Gabinete de Ministros

61



Esta tasa es aplicable por igual a aeronaves en vuelos internacionales y/o de cabotaje.

7. Tasa de Protección al Vuelo en Ruta

Vuelos Internacionales

Peso de aeronaves (MTOW)	
< 20 ton.	\$ 0,03 x \sqrt{P}
21-40 ton.	\$ 0,04 x \sqrt{P}
41 - 100 ton.	\$ 0,05 x \sqrt{P}
> 100 ton.	\$ 0,055 x \sqrt{P}

P: Peso de la aeronave

Aplicable a aeronaves de transporte regular y no regular por kilómetro recorrido y tonelada de peso.

Vuelos de Cabotaje

Peso de la aeronave (MTOW)	
Por coda ton.	\$ 0.0035 x \sqrt{P}

P: Peso de la aeronave

Aplicable a aeronaves de transporte regular y no regular por kilómetro recorrido y tonelada de peso.

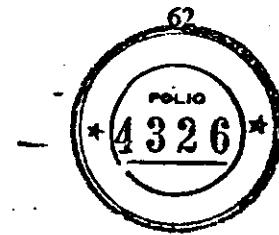
8. Tasa de Apoyo al aterrizaje

Vuelos Internacionales

< 20 ton.	0,20/ton.
21-40 ton.	0,40/ton.
41 - 100 ton.	0,60/ton.
> 100 ton.	0,80/ton.

Esta tasa es acumulativa por banda de peso. Ejemplo: si una aeronave pesa 318 ton. las primeras 20 se calculan a razón de \$0.20 cada una. las siguientes 20 ton. a \$0.40 cada una, las proximas 60 ton. a \$ 0.60 cada una y las restantes 218 ton. a \$0.80 cada una.

M. O. J.



Jefatura de Gabinete de Ministros

Esta tasa es sólo aplicable en aquellos aeropuertos que cuenten con servicios y equipos propios a las tareas de apoyo al aterrizaje, a saber: radar terminal y/o servicio instrumental de aproximación (ILS).

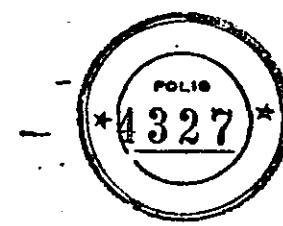
Vuelos de Cabotaje

Se aplicará una tasa equivalente al 50% de la tasa de apoyo al aterrizaje para vuelos internacionales, manteniendo las mismas condiciones para su aplicabilidad.



Jefatura de Gabinete de Ministros

63

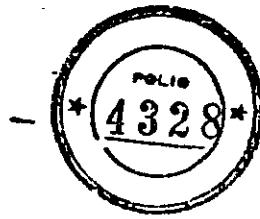


ANEXO 3. PLAN DE INVERSIÓN

El Concesionario tiene la obligación de cumplir con los estándares aeroportuarios contenidos en este Anexo y, en caso de ser aplicable, adelantar Inversiones Mínimas Obligatorias para satisfacer la demanda de tráfico aéreo.

M. C.

ORIGINAL



**LICITACIÓN PÚBLICA PARA OTORGAR
LA CONCESIÓN DE LOS
AEROPUERTOS ARGENTINOS**

PLAN DE INVERSIONES



MAXIMO BOMCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

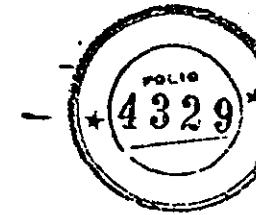
ORIGINAL

**LICITACIÓN PÚBLICA PARA OTORGAR LA
CONCESIÓN DE LOS AEROPUERTOS ARGENTINOS**

PLAN DE INVERSIONES

ÍNDICE

1. <u>PREMISA</u>	4
2. <u>EL SISTEMA AEROPORTUARIO DE BUENOS AIRES</u>	8
2.1 <u>La situación actual (Ezeiza y Aeroparque)</u>	8
2.2 <u>Consecuencias relacionadas con la decisión de cerrar Aeroparque; alternativas posibles</u>	12
2.3 <u>El desarrollo del tráfico y el papel previsible en el futuro de los aeropuertos de Buenos Aires</u>	17
2.4 <u>El plan maestro del "Nuevo Ezeiza"</u>	20
2.4.1 Premisa	20
2.4.2 La configuración final del Plan Maestro (Solución Básica)	23
2.4.3 La configuración final del Plan Maestro (Solución Alternativa)	31
2.4.4 Las fases de desarrollo	34
2.4.5 Comparación demanda/capacidad	35
2.5 <u>Las propuestas de inversión en el sistema aeroportuario de Buenos Aires</u>	38
3. <u>LAS PROPUESTAS DE INVERSIÓN EN LOS OTROS AEROPUERTOS DEL PAÍS</u>	45
- Bariloche	47
- Catamarca	49
- Comodoro Rivadavia	51
- Córdoba	53
- Esquel	56
- Formosa	58
- General Pico	60
- Iguazú	62
- Jujuy	64
- La Rioja	66
- Malargüe	68
- Mar del Plata	70



2
MAXIMO BONCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

ORIGINAL

- Mendoza 72
- Paraná 75
- Posadas 77
- Puerto Madryn 79
- Reconquista 81
- Resistencia 83
- Río Cuarto 85
- Río Gallegos 87
- Río Grande 89
- Salta 91
- San Fernando 93
- San Juan 95
- San Luis 97
- San Rafael 99
- Santa Rosa 101
- Santiago del Estero 103
- Tucumán 105
- Viedma 107
- Villa Reynolds 109

002045



4. <u>TABLA RECOPLILATORIA DE LAS INVERSIONES</u>	111
5. <u>INDICACIONES SOBRE LAS MODALIDADES DE CONSTRUCCION Y DE UTILIZACION DE LOS MATERIALES, EL MANTENIMIENTO MAYOR CORRECTIVO Y LA SEGURIDAD</u>	114
5.1 <u>Modalidades de construcción y de utilización de los materiales</u>	114
5.2 <u>Mantenimiento mayor correctivo</u>	116
5.3 <u>Seguridad</u>	116
6. <u>ANALISIS DEL DESARROLLO AEROPORTUARIO CON RELACION AL DESARROLLO TURISTICO DEL PAÍS</u>	117
7. <u>ASPECTOS DE POLÍTICA AMBIENTAL RELACIONADOS CON EL ÁMBITO AEROPORTUARIO</u>	119
8. <u>EL AEROPUERTO COMO ELEMENTO PARA FAVERECER EL DESARROLLO TERRITORIAL</u>	121


 MAXIMO BONCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

1. PREMISA

El grupo "Aeropuertos Argentina 2000" se presenta a la licitación para la concesión de los aeropuertos argentinos con la voluntad de contribuir a la positiva conclusión de esta etapa estratégica activada por el Gobierno para el desarrollo socio-económico del País.

En el curso de la redacción del presente Plan de Inversiones se trabajó con empeño particular en la definición de las propuestas de desarrollo del sistema aeroportuario de Buenos Aires, pero también se consideró necesario confirmar la importancia "social" que los aeropuertos menores tienen en el servicio de las áreas periféricas de la Nación.

Tenemos una total certitud de que el aeropuerto constituye un elemento fundamental para el desarrollo económico del territorio donde está ubicado, y por lo tanto se considera decisivo y obligatorio construir una relación y un acuerdo continuo con las poblaciones y las Autoridades locales, insertando el desarrollo de cada aeropuerto en un proceso más general, referido al desarrollo integral de la Provincia.

Es internacionalmente conocido que el desarrollo del sistema de los aeropuertos favorece notables potencialidades de crecimiento también para integrar sectores como las actividades comerciales, el turismo, las manifestaciones culturales y el uso del medio ambiente. En particular, se considera que en Argentina, País caracterizado por una importantísima vitalidad económica y social, las potencialidades arriba mencionadas podrán ser aún incrementadas.

Un primer cálculo prudencial permite evaluar que, para cada nuevo empleo en uno de los aeropuertos, se podrán crear cuatro empleos en el exterior del sistema aeroportuario, inducidos por el valedero proceso de desarrollo económico que se va a generar.

Por estos motivos, la propuesta del plan de desarrollo de los aeropuertos argentinos que se presenta en este informe se ha estructurada teniendo en cuenta tanto los aspectos técnicos (capacidad ofrecida por los diferentes subsistemas, seguridad, calidad del servicio), como la importancia económica, social, cultural y turística que el aeropuerto podrá promover y que nuestro grupo desea potenciar en el ámbito local, a través de diferentes acciones cuyas direcciones se basarán en los resultados de específicos análisis producidos en cada uno de los distintos aeropuertos.

El presente documento se propone describir, en términos físicos y monetarios, las obras que deberán ser realizadas en los aeropuertos argentinos durante el periodo de concesión. Con arreglo a lo establecido en el "pliego", las obras descritas a continuación superan en valor la cantidad mínima obligatoria de 2.032.249.000 dólares americanos y tienen en cuenta todos los vínculos impuestos al Concesionario para garantizar la validez de la oferta presentada.



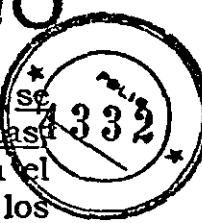
4
MAXIMO BOMCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

ORIGINAL

AEROPUERTOS ARGENTINA 2000

ORIGINAL

2047



En especial, para cada uno de los aeropuertos objeto de la concesión se proporciona una breve descripción de las obras propuestas, especificando su costo en dólares americanos y determinando, con el auxilio de cronogramas redactados de la misma manera que los dispuestos por el Ente Concedente (anexo 5 del "pliego"), la distribución temporal de las inversiones y, por consiguiente, el orden de prioridad elegido, la cantidad anual de las inversiones requeridas y la fecha de completamiento y entrada en operación de cada obra.

En el presente documento se destaca especialmente el estudio del sistema aeroportuario de Buenos Aires, teniendo en cuenta su fundamental importancia para Argentina y como posible futuro "hub" del Mercosur¹, y especialmente se considera lo expresado en el pliego de condiciones con arreglo a lo cuál, dentro del séptimo año de activada la concesión, se deberá efectuar el cierre y la sustitución del aeropuerto "Jorge Newbery" (Aeroparque), mediante la realización de un nuevo aeropuerto y/o la ampliación de una estructura existente que permita poner a disposición de la demanda de tráfico producida por la ciudad de Buenos Aires idóneos niveles de capacidad y calidad del servicio.

Naturalmente, acatando también las indicaciones expresadas en el "pliego", en el presente documento se expresan sólo las indicaciones generales relacionadas con las elecciones estratégicas fundamentales de desarrollo del sistema aeroportuario de la Capital (por otra parte acompañadas de exactas indicaciones tipológicas, distributivas, dimensionales, de coste y de tiempo de las inversiones), dejando para un análisis más detallado el desarrollo del proyecto preliminar que deberá ser presentado por el Concesionario dentro de los seis meses de la entrada en vigor de la concesión.

Todas las inversiones previstas en el presente Plan de Inversiones serán realizadas en pleno cumplimiento de la normativa vigente en materia aeroportuaria, tanto local como internacional (normas y recomendaciones OACI, IATA, etc.), con el fin de garantizar durante el periodo de concesión, la plena seguridad de las operaciones y el logro de los mejores niveles de funcionalidad operativa.

Las obras a realizar en los aeropuertos argentinos estarán también caracterizadas por la elevada flexibilidad y posibilidad de expansión por fases, con el fin de adecuarse al desarrollo futuro del tráfico manteniendo inalterada la oferta de buenos standards de calidad, según lo requerido por el "pliego".

¹ Puede ser útil destacar que a nivel internacional se consideran basicamente dos tipologías funcionales de aeropuertos y, por consecuencia, dos papeles diferentes:
1) aeropuerto de tipo "terminal" donde se sirve un tráfico, nacional y/o internacional, sin una importante presencia de conexiones,
2) aeropuerto de tipo "hub" donde se concentra una oferta de vuelos con la específica finalidad de permitir una elevada posibilidad de conexiones.

MAXIMO BONCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

ORIGINAL

La metodología de desarrollo y gestión propuesta para los aeropuertos argentinos estará también relacionada con el nivel proporcionado por S.E.A. en sus propios aeropuertos milaneses de Linate y Malpensa donde la Sociedad aplica un sistema de gestión para la calidad relacionado con las diversas actividades de rampa (servicios a las aeronaves, handling de los equipajes, control de la carga y de la documentación, coordinación de refuelling y catering, transporte de pasajeros y mercancías, etc.) con arreglo a las normas DIN EN ISO 9001: 1994 (certificación TÜV CERT expedida por TÜV Management Service GmbH en fecha 14.4.97).

En general, haciendo la presente propuesta se consideró la gran importancia que tiene un moderno y eficiente sistema aeroportuario para garantizar el desarrollo económico del País, favoreciendo el crecimiento del nivel de ocupación, de las actividades comerciales, productivas, turísticas (véase cap. 5) y culturales (véase cap. 7).

Las inversiones previstas en el presente Plan, se ajustan a lo requerido por el "pliego" e incluyen tanto las obras urgentes y necesarias que van a permitir adecuar el sistema aeroportuario existente a los standards operativos internacionales (inversiones distinguidas con la letra "S"), como las inversiones de mantenimiento mayor correctivo necesarias para restablecer la plena funcionalidad de los diversos subsistemas (distinguidas con la letra "M"), como las obras de ampliación de capacidad y modernización a realizar paralelamente al crecimiento de la demanda (inversiones de incremento de la capacidad - distinguidas con la letra "C").

Desde el punto de vista metodológico, para poder proceder con la redacción del Plan de Inversiones, se llevó a cabo un análisis detallado de todo el material puesto a disposición de los participantes en la Licitación (documentación adjuntada al Pliego de Condiciones, estudios de Airways Eng. Co., documentación producida por UBS, etc.) y del material disponible en las oficinas de las Sociedades del grupo.

También se procedió a un examen directo de los aeropuertos objeto de la concesión.

El análisis de las informaciones recogidas en el curso de la preparación de la oferta consistió en verificar las indicaciones de inversión "mínimas" expresadas en el anexo 5 del "pliego" (y comunicaciones sucesivas) y, para los aeropuertos menores, se llegó a compartir casi totalmente esas indicaciones, por lo cual son integralmente transcriptas en el presente Plan de Inversiones manteniendo inalterados la tipología de las obras, el coste de cada obra, el orden de prioridad y los tiempos de inversión.

Se considera de todas formas oportuno destacar que, en algunos casos, las indicaciones de inversión mencionadas anteriormente podrán requerir algunas variaciones, consecuencia de un estudio mas detallado de cada situación y de la redacción de los planes maestros

MAXIMO BOMCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

aeroportuarios a efectuar, con arreglo a lo requerido por el Ente Concedente, durante los primeros dos años de la concesión. Tales eventuales modificaciones, con el fin de mejorar las inversiones a efectuar en cada uno de los aeropuertos, serán examinadas y concordadas con el ORSNA con referencia a las reglas establecidas en el contrato de concesión.

La situación resultante del sistema aeroportuario de Buenos Aires se presenta sustancialmente diferente de la relevada para los demás aeropuertos distribuidos en el territorio argentino; para los aeropuertos de la Capital se desarrollaron unas propuestas mejores, con respecto a las indicaciones expresadas en el anexo 5 del "pliego", teniendo en especial consideración el supuesto fundamental de tener que cerrar Aeroparque dentro del séptimo año de la concesión.

Para estos aeropuertos ha sido por tanto necesario preparar un Plan de Inversiones integrado y mejorado con respecto a las indicaciones del "pliego" que, de todas maneras, sigue manteniendo la misma estructura de presentación de las inversiones propuestas, proporciona todas las indicaciones requeridas y cumple los valores mínimos anuales de inversión en el sistema aeroportuario de Buenos Aires indicados en el anexo 5, si bien destinándolos a veces a obras diferentes de las previstas en tal documento, con el fin de poder garantizar, en los tiempos y modos requeridos, la plena operación del sistema examinado.

De todos modos, nuestras Sociedades están listas, si es requerido por las Autoridades, a efectuar las inversiones de ampliación de capacidad indicadas por el "pliego" para Aeroparque y Ezeiza en el curso de los primeros siete años de la concesión (véase anexo 5 del "pliego", folios 2079 y 2095 y comunicaciones sucesivas); pero en este caso se deberán hacer específicos análisis de factibilidad operativa, técnica y económica para averiguar que tales inversiones sean coherentes con la necesidad de cerrar Aeroparque.

Como se describirá detalladamente en el presente documento, nuestra propuesta de desarrollo de los aeropuertos de Buenos Aires prevé la transferencia de todo el tráfico de la Capital en un único gran aeropuerto en Ezeiza y la eventual futura realización de un "City Airport" (con características tipológicas y de tráfico de "altísimo nivel", sobre el ejemplo de lo realizado recientemente en Londres).

Esto conlleva un volumen de inversiones superior con respecto a los mínimos indicados por el Ente Concedente que depende también de la necesidad de construir "ex-novo" algunos edificios y dotaciones actualmente existentes en Aeroparque mediante inversiones no previstas en el plan de inversiones propuesto por el "pliego" (nos referimos, en especial, a la sustitución de las terminales "Aerolíneas Argentinas" y "Puente Aéreo" y de las respectivas porciones de plataforma), y del hecho de haber considerado unas actividades de mantenimiento periódico extraordinario de los diversos subsistemas, con el fin de garantizar, durante la entera duración de la concesión, los necesarios niveles de seguridad y fiabilidad de las operaciones.



MAXIMO BONCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

ORIGINAL



2. EL SISTEMA AEROPORTUARIO DE BUENOS AIRES

2.1 La situación actual

El sistema aeroportuario de Buenos Aires está actualmente constituido por los dos aeropuertos denominados: Ministro Pistarini (Ezeiza) que sirve la casi totalidad del tráfico internacional e intercontinental de/para la Capital y Jorge Newbery (Aeroparque) que sirve la mayoría de los enlaces domésticos y el "puente aéreo" con la ciudad de Montevideo. Otras escalas menores se destinan a las actividades de aviación general y, entre éstos, destacamos al aeropuerto de San Fernando que entra entre los que están en curso de concesión.

El aeropuerto Ministro Pistarini (Ezeiza) es la escala principal del País y actualmente tiene un papel de aeropuerto "terminal" y no de "hub". Actualmente sirve más del 80% de los vuelos internacionales de/para la Argentina y registró, en el 1996, un tráfico global de más de 4.350.000 pasajeros, 48.600 movimientos de aeronaves y 150.000 toneladas de carga. En el último periodo, se registraron incrementos medios anuales del tráfico alrededor del 7% para lo que respecta a los movimientos aéreos y los pasajeros y aproximadamente del 12% para lo que respecta a las mercancías.

Usan el aeropuerto una treintena de compañías aéreas, con más de 420 vuelos semanales que enlazan Buenos Aires con más de treinta localidades internacionales y con varios destinos domésticos. Medianamente se trata de aproximadamente 110 pasajeros por cada movimiento comercial.

El aeropuerto trabaja H24 y, en base a la clasificación OACI, pertenece a la categoría 4E. El terreno asignado para el desarrollo aeroportuario es de aproximadamente 2500 hectáreas. El aeropuerto está situado a aproximadamente 22 km del centro de Buenos Aires, con el que queda enlazado mediante la autoruta AU1.

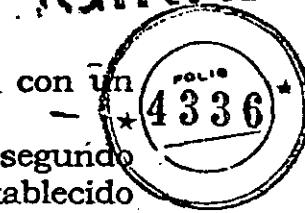
El sistema de infraestructura está constituido por tres pistas dislocadas según un esquema triangular: la principal (RWY 11-29) es larga 3.300 m, la secundaria (RWY 17-35) es larga 2.900 m, mientras que la pista menor (RWY 05-23, de 2.200 m) actualmente no está habilitada y se usa solo como calle de rodaje y, en caso de necesidad, como área para el estacionamiento nocturno de los aviones.

Todas las pistas son en conglomerado bituminoso con cabeceras de hormigón; el estado de los pavimentos está en general deteriorado y requiere inversiones urgentes de restauración.

Los sistemas luminosos de asistencia al vuelo (balizamiento) son de tipo adecuado al nivel de precisión requerido en la cabecera 11 (senda de aproximación, luces de umbral y fin de pista, bordes de pista, eje de pista, "touchdown zone", PAPI; todos en alta intensidad), pero esto no sucede con la cabecera 35 donde las instalaciones que actualmente

MAXIMO BOMCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

ORIGINAL



existen son de baja intensidad. La cabecera 29 está equipada con un PAPI, mientras que la 17 no tiene instrumentación.

La continuidad de alimentación de los sistemas luminosos (1 segundo para cat. II y 15 segundos para cat. I, con arreglo a cuanto establecido por OACI) está garantizada sólo para la RWY 11 por un UPS instalado en subestación eléctrica.

Sólo las cabeceras 11 y 35 disponen de ILS, pero de todas maneras se dispone de VOR, DME y de un radar Thompson de área (no de aproximación).

No existen calles de rodaje paralelas a las tres pistas, con la excepción de un tramo, de aproximadamente 700 m, que enlaza la cabecera 11 con la plataforma². Una serie de cinco calles radiales enlaza la plataforma con el sistema de pistas.

La plataforma de estacionamiento de aeronaves presenta una superficie global de aproximadamente 200.000 m², es en conglomerado bituminoso y permite el estacionamiento al mismo tiempo de 22 aeronaves "wide bodies" (tipo B747-400). La escasa profundidad de la plataforma hace complicadas y difíciles las maniobras de rodaje y atraque en las pasarelas telescópicas de las aeronaves de mayor tamaño.

El área terminal de pasajeros consiste en dos edificios diferentes, ambos configurados con arreglo a un esquema de dos niveles, pero con acceso sólo por la planta baja. La terminal internacional "B" se usa para los vuelos de Aerolineas Argentinas y tiene una superficie de aproximadamente 21.000 m²; la terminal internacional "A" ("espigón internacional"), de construcción más reciente (1978), se usa para todas las demás compañías aéreas que trabajan en la escala y presenta una superficie de aproximadamente 36.000 m².

La calidad del servicio brindado se presenta bastante baja debido a una escasa funcionalidad global del organismo, a un insuficiente estado de mantenimiento y a la modesta dimensión de las superficies disponibles (en las situaciones de pico se saca una disponibilidad de aproximadamente 20 m²/pasajero, muy inferior al parámetro de 28 m²/pasajero generalmente aconsejado). Actualmente hay disponibles 13 pasarelas telescópicas para el embarque/desembarque directo desde las aeronaves.

En el "lado tierra", cinco áreas de aparcamiento vehicular ofrecen una capacidad de estacionamiento global para 2.200 vehículos.

En la zona aeroportuaria hay dos terminales al servicio del tráfico de carga, situadas en los dos extremos del área terminal de pasajeros.

Varios otros edificios con destinaciones técnicas o operativas están distribuidos en el área terminal; en especial se destacan seis hangares para guardar aviones, un ex-hotel actualmente no usado, edificios

² Fuerza Aerea Argentina - Plano General Aeropuerto Internacional Ezeiza - dib. n. 181-420.

9
MAXIMO BOMCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

ORIGINAL

usados por la Policía Aeronáutica Nacional, por los operadores de los servicios de rampa, por Correos Argentinos, por la Fuerza Aérea EE.UU., etc.



Para el aeropuerto de Ezeiza, cabe destacar un general estado de degradación, obsolescencia y escaso mantenimiento de todos los subsistemas que lo componen; ya se adelantó el grado de deterioro del pavimento de las pistas, pero al mismo tiempo son necesarias, con carácter de urgencia, inversiones de restauración sobre amplia zona de la plataforma, sobre el sistema de calles de rodaje, en los edificios terminales (sobre todo para lo que respecta a la dotación de instalaciones) y sobre las redes externas.

Desde el punto de vista de la funcionalidad operativa, el aeropuerto quedó afectado por una realización por fases que tuvo lugar en el curso de los años con sucesivas agregaciones y ampliaciones que no hicieron referencia al planeamiento ordenado y orgánico dictado por un determinado plan maestro aeroportuario. Los flujos de tráfico, sobre todo en el área "lado tierra", se presentan particularmente confundidos, poco racionales y no especializados por componentes. Si a esto añadimos una evidente carencia dimensional de espacios destinados a servir la demanda, también en las situaciones no de pico, y una extremada rigidez de uso de las dotaciones disponibles, se reconoce como actualmente se ofrezcan niveles de servicio inadecuados e inaceptables para un aeropuerto de la importancia de Ezeiza.

Desde el punto de vista de la seguridad, se considera que el sistema de aproximación instrumental de cat. II no es suficiente para las condiciones de escasa visibilidad que tal vez caracterizan al área de Ezeiza y, por lo tanto, es necesario subir el sistema a los niveles de precisión propios de la cat. III.

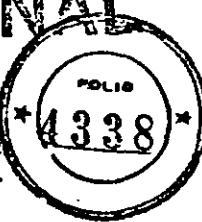
Se destaca además que los sistemas luminosos de la pista 17-35 son inadecuados para el nivel de precisión del ILS y que el sistema de alimentación eléctrica de emergencia no cumple enteramente las normas OACI, por lo que va a ser necesario instalar grupos de continuidad de operación automática para asegurar los tiempos de intervención requeridos por las normas.

El aeropuerto Jorge Newbery (Aeroparque) es usado principalmente para el servicio del tráfico doméstico, para los enlaces con Montevideo ("Puente Aéreo") y para actividades de aviación general. Actualmente Aeroparque sirve aproximadamente el 35% del tráfico de pasajeros nacional global y supera, como valor de pasajeros transportados y numero de movimientos, los datos de Ezeiza; en el 1996 tiene registrados, en efecto, más de 5,9 millones de pasajeros y más de 110.000 movimientos, mientras que las mercancías se establecieron sobre valores alrededor de las 30.000 toneladas/año. En el último periodo, el tráfico se presenta en paulatino aumento debido al reciente desarrollo de los enlaces efectuados por compañías aéreas privadas.

MAXIMO BOMCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

ORIGINAL

Todas las compañías que usan la escala son argentinas, con la excepción de la uruguaya Pluna; en alta temporada se registran más de 700 vuelos semanales. Medianamente se sacan unos 55 pasajeros por movimiento comercial.



Aeroparque está ubicado en la zona nor-este de la ciudad de Buenos Aires, en las cercanías de la Ruta Costanera y del Río de la Plata, y abarca una superficie de 138 hectáreas que no presenta ninguna posibilidad de expansión debido a la cercanía de áreas urbanizadas.

El aeropuerto, que trabaja H24 y - con arreglo a la clasificación OACI - entra en la categoría 4C, dispone de una sola pista de 2.100 x 40 m en hormigón, de una plataforma para aeronaves principal de aproximadamente 85.000 m² (capacidad de estacionamiento al mismo tiempo de 31 aeronaves "narrow body") y de otra plataforma principalmente destinada a aeronaves de aviación general. Los sistemas luminosos de asistencia al vuelo son de alta intensidad, con PAPI en ambas cabeceras. La pista dispone de ILS cat. I.

El área terminal de pasajeros presenta una superficie global de casi 26.000 m², distribuida entre tres edificios de dos plantas fuera del suelo enlazados entre ellos: la terminal de Aerolíneas Argentinas, la de la compañía Austral y la terminal "Puente Aéreo" que está ubicado entre los dos anteriores. Las funciones de servicio del tráfico de pasajeros se desarrollan todas en la planta baja de tales edificios, con la sola excepción de los controles y de la espera para el embarque de los vuelos internacionales que están ubicados en la primera planta de la terminal "Puente Aéreo".

También en Aeroparque la calidad del servicio ofrecido es modesta: en las situaciones de pico se saca, en efecto, una disponibilidad de espacios no superior a los 10 m²/pasajero, muy inferior con respecto a los standard generalmente aplicados que prevén, para las áreas destinadas a los vuelos domésticos, coeficientes mínimos de 15 m²/pasajero en las horas pico.

El aparcamiento vehicular ofrece una capacidad de estacionamiento para tan solo 700 vehículos³ y se presenta muy insuficiente con respecto a la demanda.

También resulta inadecuado el sistema vial de acceso y salida para el tráfico vehicular.

Entre los otros edificios presentes en la zona aeroportuaria se destacan: una terminal de carga de aproximadamente 9.000 m², 17 hangares dislocados a lo largo del frente de la plataforma secundaria, el cuartel de Bomberos, la terminal para la aviación general y el edificio usado para los vuelos oficiales de Estado.

³ Fuente UBS - Concesión de Aeropuertos Argentinos, Memorándum de información confidencial.

11
MAXIMO BONCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

ORIGINAL

092054



El aeropuerto de Aeroparque está caracterizado por serios problemas de congestión, de incumplimiento de las normas OACI (ancho de pista de tan solo 40 m, inexistencia de las distancias mínimas con respecto a los obstáculos, alambrado perimetral insuficiente, etc.) y carencia de mantenimiento de los varios sub-sistemas (infraestructuras, redes externas, edificios, instalaciones).

Los niveles de servicio ofrecidos a los usuarios del aeropuerto son decididamente inadecuados debido a la carencia de capacidad operativa que sale tanto del conjunto de las terminales, como para lo que respecta a los aparcamientos vehiculares, a la plataforma de estacionamiento de las aeronaves y a la misma pista de vuelo.

La presencia de áreas residenciales tan cercanas a la zona aeroportuaria conlleva importantes problemas de seguridad y de impacto sobre el medio ambiente (sobre todo fenómenos de polución acústica y atmosférica).

Lo limitada que es la zona aeroportuaria no permite ampliaciones de las infraestructuras y/o mayores adecuaciones de los servicios destinados a los usuarios; por otra parte, no se presenta posible la adquisición de terrenos circunstantes salvo proceder a una expansión en dirección del Río de la Plata mediante un consistente terraplén a lo largo de la costa, lo que conllevaría, además de la reedificación prácticamente total de todos los subsistemas aeroportuarios, también la definición de un nuevo plan de la red vial urbana adyacente, con costes totales de realización extremadamente elevados.

2.2 Consecuencias relacionadas con la decisión de cerrar Aeroparque; posibles alternativas

La decisión tomada por el Poder Ejecutivo Nacional de prever el "... reemplazo del aeropuerto de la ciudad de Buenos Aires "Jorge Newbery" con anterioridad al año siete de la concesión, por uno nuevo o existente que atienda las necesidades de la demanda aeroportuaria de la ciudad de Buenos Aires ..." plantea al Concesionario substanciales problemas de carácter planificador, en cuanto requiere un replanteamiento global de las estructuras para el transporte aéreo al servicio de la Capital.

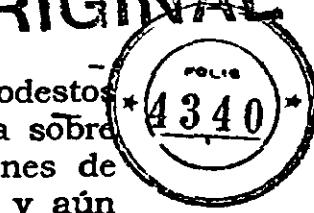
La necesidad del cierre de Aeroparque que, actualmente, es el aeropuerto de mayor tránsito en el País es, por otra parte, opinión compartida por el motivo de su imposibilidad de desarrollo y de la incompatibilidad evidente entre el aeropuerto y la ciudad, sobre todo en lo que respecta a los fenómenos de polución acústica ocasionados por los movimientos aéreos y a los problemas de acceso ligados a su ubicación.

La configuración óptima y lógica de Aeroparque como aeropuerto fundamental al servicio de la ciudad de Buenos Aires se ha quedado en

12
MAXIMO BOMCHIL
REPRESENTANTE LEGA

ORIGINAL

032055



el tiempo, cuando transitaban por la escala niveles de tráfico modestos y el grado de motorización de la Capital Federal se mantenía sobre niveles razonables, pero hoy en día, alcanzados los 6 millones de pasajeros/año, se presenta como no ulteriormente sostenible y aún menos va a serlo en el futuro, considerando el previsible incremento del tráfico y la oferta de condiciones de infraestructura al límite de la seguridad y que no cumplen las normas internacionales.

Todo esto conlleva hasta proponer un adelanto del cierre del aeropuerto de Aeroparque y de la consiguiente transferencia del tráfico, con respecto a cuanto requerido por el "pliego".

El problema es el de hallar una infraestructura substitutiva que atienda plenamente la demanda de tráfico aéreo producida por la ciudad de Buenos Aires; se deben por lo tanto evaluar las necesidades futuras y determinar áreas idóneas para recibir, además de la previsible cuota de incremento del tráfico aéreo de/para la Capital, la cantidad de aviones, pasajeros y carga que ya actualmente usa Aeroparque.

Para lo que respecta a la evaluación de las necesidades futuras, se considera que las expectativas de los usuarios puedan resumirse en los puntos siguientes: seguridad, eficiencia, niveles de confort elevados, tiempos breves de espera dentro del aeropuerto, facilidad de "uso" de la terminal, comodidad de acceso, disponibilidad de aparcamientos vehiculares, mínimo impacto sobre el medio ambiente.

Se deberá también tener en cuenta el posible futuro desarrollo del tráfico correlado a un nuevo papel de "hub" del Mercosur en Buenos Aires y, como consecuencia, al crecimiento de las posibilidades de conexiones entre vuelos intercontinentales, vuelos regionales con otros Países de Sur América, y vuelos de cabotaje.

Además podría ser necesaria una oportuna distribución de los vuelos entre los diversos aeropuertos de la ciudad de Buenos Aires, de cara a facilitar los tránsitos entre vuelos nacionales e internacionales (y viceversa) y para poder conservar el avión como medio de transporte principal sobre algunas directrices de corto radio donde se presenta la competencia del "Buquebus" (Montevideo, Colonia, Punta del Este) o de los medios por carretera (Rosario y zonas turísticas de la provincia de Buenos Aires actualmente servidas por los aeropuertos de Mar del Plata y Villa Gesell).

El constante crecimiento de la Capital Federal y del conglomerado urbano que la circunda (Gran Buenos Aires) transformaron la ciudad en una "megalópolis". Como consecuencia se presenta muy difícil, si no imposible, localizar un área central y de tamaño suficiente para crear un "nuevo Aeroparque", pero que cuente con mayores dotaciones y capacidad operativa. Por esto se deben buscar otras posibilidades de desarrollo y en tal sentido, ya desde algunos años, está orientada la investigación internacional.



MAXIMO BONCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

ORIGINAL

002056

Por otra parte es necesario proponer soluciones que permitan resolver tales problemas de la mejor manera, sin generar en el mismo tiempo dentro del tejido urbano otros problemas que no tengan carácter típicamente aeroportuario.

No resultando posibles las hipótesis de factibilidad de un nuevo "grande" aeropuerto en una posición central como la de Aeroparque al interior del área metropolitana de Buenos Aires y/o en áreas artificiales realizadas en el Río de la Plata⁴, será necesario verificar la capacidad de Ezeiza para lo que respecta a una posible ampliación que lo ponga en condiciones de acoger a todo el tráfico de pasajeros (cabotaje + internacional) y poder pasar de los valores actuales de aproximadamente 4,5 millones de pasajeros/año a los más de 30 millones de pasajeros/año previstos en el sistema aeroportuario de Buenos Aires dentro de treinta años.

Se deberán hacer estas mismas consideraciones también para el tráfico de carga, para el cual las tasas de incremento llegan a ser superiores a las de los pasajeros, dado que se prevé que, de las actuales 180.000 toneladas despachadas en el conjunto de Ezeiza y Aeroparque, se deberían alcanzar más de 680.000 toneladas dentro de treinta años.

El aeropuerto de Ezeiza, reformado y en condiciones de atender los volúmenes de tráfico que acabamos de indicar, se colocaría entre las primerísimas escalas del continente latinoamericano, con movimientos de pasajeros y mercancías parecidos a los que actualmente se presentan en importantísimos aeropuertos de Europa.

La posibilidad de esta ampliación queda de todas maneras ligada a la modernización de los sistemas de control del tráfico aéreo (con arreglo a lo previsto también por la Licitación Pública Nacional e Internacional Nro. 12/97 "Plan Nacional de Radarización - Primera etapa") y a una serie de evaluaciones que podrán encaminar o coartar la vocación de Ezeiza al papel de "grande aeropuerto mundial", relacionadas principalmente con:

- la capacidad aeronáutica ofrecida (ampliación del sistema de pistas y su uso con arreglo a procedimientos que consientan maximizar el número de movimientos/hora);
- el coeficiente de uso del sistema (mediante el diseño de las infraestructuras y de los aparatos de asistencia al vuelo que reduzca al mínimo las situaciones de parada de la operación debido a condiciones meteorológicas adversas);

⁴ Por el contrario, se tomarán en consideración, como especificamos más a fondo en la continuación del presente documento, hipótesis para realizar un "city airport", de todas formas a verificar desde el punto de vista de un análisis costes/beneficios, de la garantía de excelentes niveles de seguridad y compatibilidad ambiental, etc.

ORIGINAL



- la disponibilidad de una zona dimensionalmente idónea para garantizar en el tiempo la realización de todas las obras necesarias;
- el contencimiento de los fenómenos de impacto ambiental (sobre todo para lo que respecta a la polución acústica);
- la disponibilidad de un acceso idóneo a la cuenca de usuarios servida (enlaces por carretera y ferrocarril dimensionados con arreglo a la demanda);
- una suficiente capacidad de recepción del área terminal (terminales de pasajeros y de carga, estacionamientos, áreas de mantenimiento para las compañías, estructuras hoteleras y comerciales, etc.);
- la posibilidad de ofrecer nuevos servicios relacionados al desarrollo del mercado del transporte aéreo;
- la posibilidad de reutilizar las infraestructuras existentes;
- la correspondencia con las expectativas de los usuarios.

Con referencia a las características de la demanda, no debería cambiar nada para las Compañías aéreas extranjeras que ya trabajan en Ezeiza, mientras que para las Compañías nacionales, la concentración de todo el tráfico en un único aeropuerto producirá por seguro efectos positivos relacionados con el incremento de las oportunidades de tránsito, la posibilidad de optimizar la utilización de las aeronaves de la flota, la concentración de las actividades de mantenimiento en un único polo, etc. También para el personal y para los operadores aeroportuarios, las variaciones con respecto a la situación actual van a ser seguramente positivas: la concentración y el incremento numérico del personal podría en efecto generar nuevos servicios y formas de asistencia que, en aeropuertos de dimensiones reducidas, no serían rentables.

Respecto a los pasajeros, para terminar, las mayores ventajas dependerían del incremento y racionalización de las posibilidades de tránsito entre vuelos internacionales y de cabotaje que, actualmente, están casi totalmente penalizados debido a la necesidad de transbordar entre Ezeiza y Aeroparque.

Por otra parte, tenemos el deber de destacar que la solución propuesta presenta al mismo tiempo los aspectos siguientes:

- probable aumento del tiempo medio de recorrido para llegar al aeropuerto, por lo menos para lo que respecta a los usuarios procedentes del centro ciudad y de los barrios nor-orientales;
- posible menor uso del medio aéreo por parte de los usuarios de/para Mar del Plata y Rosario que, hallándose en el radio de pocas centenas de kilómetros de Buenos Aires, deberían hacer frente a tiempos totales de viaje (con consiguientes costes generalizados de transporte) parecidos a los de los viajes por carretera;
- posible menor uso del medio aéreo por parte de los usuarios de/para Montevideo ("Puente Aéreo") debido a la competencia que representa el "Buquebus" que, con precios inferiores, ofrece tiempos totales de viaje básicamente parecidos.

15
MAXIMO BOMCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

ORIGINAL

Se podrá poner remedio al primero de los factores que acabamos de mencionar realizando un enlace directo por vehículos a recorrido sobre vías (ferrocarril, subte, monorail, ...) con el centro de la ciudad, que podría constituir el objeto de una futura concesión.

Para hacer frente a los otros factores críticos anteriores, para no penalizar a la ciudad de Buenos Aires que se verá privada de la escala actual de Aeroparque, para no reducir el numero de aeropuertos al servicio de la Región Metropolitana (cuya población supera los 12 millones de habitantes), se tomará en consideración la posibilidad de realizar un "city airport" (del tipo de los presentes en Londres, Chicago, etc.) con características peculiares, muy diferentes de las actualmente brindadas por Aeroparque, que son la extremada funcionalidad global y la elevada calidad del servicio brindado.

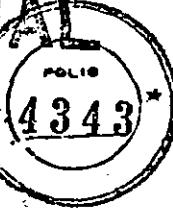
Tales características se pueden recopilar como sigue:

- aeropuerto solo para pasajeros, con enlaces "point to point",
- tráfico anual limitado (de 1,5 a 3,5 millones de pasajeros/año),
- tiempos de estancia en el aeropuerto extremadamente breves (breves trayectos en la aerostación, breve rodaje entre pista y plataforma, etc.),
- enlaces frecuentes con Montevideo, otros aeropuertos del Uruguay y las ciudades argentinas más próximas a Buenos Aires,
- enlaces con otras localidades principales del País y con algunos destinos internacionales principales efectuados con aviones del tipo "business" (pequeño tamaño y elevada calidad);
- realización de un conjunto comercial de gran calidad que disponga de hotel, tiendas, restaurantes, business centres, etc.

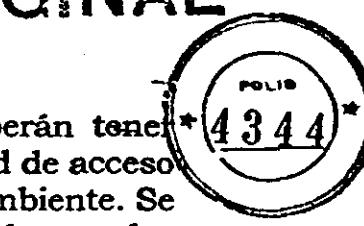
El "city airport" debería contar con una pista larga aproximadamente 2.000-2.500 m, con todas sus asistencias, calle de rodaje paralela, plataforma para aeronaves con una capacidad de 10-15 plazas, terminal de pasajeros de aproximadamente 20.000 m², ampliable a 30.000 m². Un sistema de este tipo representaría un ejemplo único en el continente latinoamericano, de gran prestigio, al cual se puede prever que los operadores aéreos se adecuarían fácilmente.

El "city airport" deberá también garantizar una idónea capacidad para el servicio de aviación particular y general de alto nivel, así como disponer de un pabellón para los vuelos presidenciales y oficiales "de Estado".

La posible localización del "city airport" será establecida de acuerdo con el ORSNA, con arreglo a las indicaciones expresadas en el "pliego", mediante un estudio específico que requerirá la detenida evaluación de varios parámetros.



16
MAXIMO BOMCHIL
REPRESENTANTE LEGAL



Las características principales de la ubicación elegida deberán tener relación con la cercanía al centro de Buenos Aires, la facilidad de acceso y mínimos impactos negativos sobre el territorio y el medio ambiente. Se podrán tomar en consideración los sitios actualmente ocupados por los aeropuertos menores de Buenos Aires (San Fernando, Don Torcuato, Quilmes, etc.), mientras que por otra parte no se deben descartar hipótesis de realización del nuevo aeropuerto en el área que está actualmente ocupada por Aeroparque (si las condiciones técnicas y de urbanización serán favorables a esta hipótesis y si se tendrá un consenso político en este sentido) o en áreas ganadas al Río de la Plata, en la franja costera incluida entre Olivos y Quilmes.

La propuesta del "city airport", que podrá costar aproximadamente 150-200 millones de dólares, será analizada con el ORSNA con arreglo a las indicaciones expresadas por el "pliego" y, si juzgada favorablemente, será estudiada a fondo con el fin de poder realizar lo antes posible la nueva prestigiosa infraestructura.

2.3 El desarrollo del tráfico y el papel previsible en el futuro de los aeropuertos de Buenos Aires

La determinación de las inversiones que será necesario realizar sobre el sistema aeroportuario de Buenos Aires durante el periodo de concesión depende, como es natural, de la demanda de tráfico previsible en las escalas.

Por lo tanto tiene fundamental importancia establecer unas previsiones de tráfico fiables, que consientan, por lo menos con relación a algunos horizontes temporales de referencia, una determinación correcta de las dimensiones y características a asignar a los diversos subsistemas.

Con tal fin, se evaluaron detenidamente los análisis relacionados con el incremento del tráfico aeroportuario incluidos en el plan de inversiones que constituye parte integrante del "pliego" (Anexo 5 y sucesivas comunicaciones), y los desarrollados por UBS ("Concesión de Aeropuertos Argentinos. Proyecciones detalladas de demanda de tráfico aéreo. Informe final" - junio 1997), examinando los valores de previsión propuestos en tales documentos para poder verificar los criterios de cálculo aplicados, la congruencia de los datos de base usados y el nivel de fiabilidad de los resultados sacados.

Lamentablemente se tuvo que reconocer que las dos fuentes mencionadas no resultan suficientes y, en general, no debidamente verificables porque los resultados no vienen acompañados de una puntual descripción del método de cálculo aplicado.

En todo caso, las previsiones de tráfico fueron verificadas por nuestras Sociedades, empleando unos modelos actualizados de tipo econométrico, no obstante la "carencia" de los datos de base disponibles.

MAXIMO BONCHIL
REPRESENTANTE LEGAL



La dificultad hallada en efectuar/verificar las previsiones de tráfico relacionadas con los aeropuertos argentinos queda confirmada también por el grado de aleatoriedad expresado por los estudios mismos puestos a disposición de las sociedades que concurren en la licitación convocada por el Ente Concedente: limitando el análisis a los aeropuertos de Buenos Aires, se nota en efecto que la elaboración efectuada por UBS, considerando el horizonte final de referencia (año 2026), lleva a una diferencia de unos 9,5 millones de pasajeros más con respecto a los valores propuestos en el "pliego".

Para definir la presente oferta se ha considerado oportuno emplear una hipótesis de desarrollo del tráfico, de tipo "conservativo" que consienta la elaboración, por parte del Concesionario, de análisis cautelativos para lo que respecta a la evaluación económica-financiera del proyecto. Esta hipótesis será verificada en el curso del periodo de concesión mediante la recepción de los datos anuales reales y la elaboración de nuevos análisis de previsión del tráfico basados en una serie de datos de referencia mayormente "consistente" y aplicando una metodología de estudio largamente consolidada.

Para el sistema aeroportuario de Buenos Aires, los volúmenes de tráfico tomados en consideración para redactar la presente oferta son los recopilados en la tabla a continuación⁵:

Año	2000	2005	2010	2015	2020	2025
<u>Pasajeros (x 1000)</u>						
cabotaje	7.963	10.186	12.338	14.302	16.019	17.459
internac.	7.549	9.381	11.234	13.039	14.745	16.332
totales	15.512	19.567	23.572	27.341	30.764	33.791
<u>Movimientos aviones aviación comercial</u>						
cabotaje	121.949	162.218	202.136	233.488	254.463	266.322
internac.	72.402	86.449	94.607	102.407	108.646	113.277
totales	194.351	248.667	296.743	335.895	363.109	379.599
<u>Carga y correo (toneladas)</u>						
totales	258.000	341.000	429.000	515.000	599.000	674.000

⁵ Como ya mencionamos, los valores de tráfico considerados surgen de un análisis de previsión específicamente desarrollada para esta licitación y confirman, en general, los datos incluidos en el "Pliego". Sin embargo, si en el curso de la concesión se verificaran incrementos del tráfico superiores a los considerados (por ejemplo según los parámetros indicados por UBS), sin particular dificultad se podrán ajustar las propuestas de inversión para garantizar, también en este caso, la oferta de niveles de servicio óptimos.

MAXIMO BOMCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

Estos valores corresponden a incrementos medios anuales, en el periodo 1997/2006, equivalentes al 3,6% para el tráfico total de pasajeros (+3,8% para el componente de cabotaje y +3,4% para el internacional), equivalentes al 3,1% para lo que respecta al numero total de movimientos de aviación comercial (+3,5% para el componente de cabotaje y +2,3% para el internacional) y equivalentes al 4,8% para el tráfico de carga y correo.

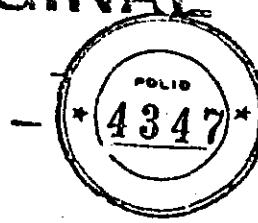
La indicación con arreglo a la cual se requiere al Concesionario que proceda, dentro del séptimo año a partir del comienzo de la concesión, al cierre de Aeroparque y a la transferencia del tráfico actualmente servido por este aeropuerto a otra estructura, hace necesario considerar las previsiones de tráfico a nivel de sistema aeroportuario de la ciudad de Buenos Aires y no para cada uno de los aeropuertos.

Salvo las consideraciones desarrolladas en el párrafo anterior sobre la eventual posibilidad de dotar a la Capital argentina con un "city airport" con características muy particulares de oferta y tipología del tráfico servido, el presente plan de inversiones toma en consideración, en efecto, la hipótesis de trasladar todo el tráfico de la Capital a Ezeiza.

En especial, al cabo de algunos años desde la entrada en vigor de la concesión y tan pronto completada la realización en Ezeiza de todas las estructuras necesarias al servicio de los notables flujos de tráfico adicionales transferidos de Aeroparque (con arreglo al programa de inversiones que será detallado en el párrafo siguiente), la configuración del sistema aeroportuario de Buenos Aires estará caracterizada por un único polo importante al servicio de todo el tráfico comercial (tanto internacional como de cabotaje) y por la presencia de varios aeródromos pequeños destinados a la aviación general, entre los cuales incrementará su importancia el de San Fernando que, gracias a las ampliaciones previstas en el presente plan de inversiones, podrá atender gran parte de los vuelos particulares que actualmente tienen base en Aeroparque⁶.

El área actualmente ocupada por las estructuras del aeropuerto Jorge Newbery podrá entonces ser destinada a otras funciones, según lo que será concordado con las Autoridades Locales.

⁶ Naturalmente, parte del tráfico podrá ser atendido por el nuevo "city airport" en caso de que éste sea realizado.

2062
ORIGINAL2.4 El plan maestro del "Nuevo Ezeiza"

2.4.1 Premisa

2.4.1.1 *Información general*

Este capítulo ilustra la configuración que el aeropuerto de Ezeiza deberá asumir en el curso del periodo de concesión para poder servir todo el tráfico que órbita sobre Buenos Aires, tanto de cabotaje como internacional.

Se consideró también un futuro papel del aeropuerto como "hub" del Mercosur y "centro de conexión" entre enlaces intercontinentales y vuelos de media distancia con otros Países de Sur América.

Dado que las inversiones previstas son de importancia excepcional, es indispensable su ilustración para poder comprender debidamente el "plan de inversión" que se va a exponer en el próximo capítulo.

La propuesta - como ya adelantamos - no altera la distribución en el tiempo ni la entidad de las inversiones previstas en el anexo 5 del "pliego" (y sucesivas comunicaciones), con la excepción de los años 3°-4° y 8°-9° de la concesión en los cuales el concesionario se compromete a invertir un monto total de aproximadamente 105.000.000 de USD más con respecto a los mínimos indicados por el Ente Concedente.

Las inversiones previstas son de "excepcional importancia" tanto por el extraordinario aumento de la capacidad aeronáutica a proporcionar (aproximadamente 35.000.000 pasajeros/año que van a ser servidos en los últimos años del periodo de concesión), como por el salto de calidad del servicio que el concesionario tiene intención de brindar a los usuarios, esto frente a un estado de general obsolescencia que caracteriza la situación actual. En efecto, el aeropuerto es básicamente tal y como fue realizado hace unos 50 años y tampoco las inversiones efectuadas en tiempos bastante recientes (Campeonatos Mundiales de fútbol del 1978) han cambiado su fisionomía original caracterizada por tres pistas cruzadas, que permiten su operación en diversas situaciones de viento pero que ofrecen escasa capacidad aeronáutica en términos de movimientos/hora, no disponiendo de calles de rodaje y contando con escasas dotaciones de ayudas a la navegación.

El "Nuevo Ezeiza" estará caracterizado por un sustancial aumento de la capacidad aeronáutica y de la seguridad, logrados en primer lugar con la realización de una calle de rodaje paralela a la actual pista principal 11-29 y con la dotación de sistemas de asistencia al vuelo más avanzados; sucesivamente con la realización de una nueva pista paralela a la pista 05-23 existente y por último por medio de la recalificación y ampliación de esta última.


 MAXIMO BOMCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

ORIGINAL

Este informe, de todas maneras, se limita a proporcionar las "líneas guía" del desarrollo junto con una "macro zonificación" del sistema aeroportuario, aplazando a un estudio del Plan Maestro (que será efectuado luego de la eventual adjudicación) la definición puntual de los diversos subsistemas y módulos funcionales.

2.4.1.2 *Criterios generales de planteamiento*

Los criterios generales de planteamiento del "Nuevo Ezeiza" son los siguientes:

- seguridad y fiabilidad;
- adecuación a la normativa internacional (in particular a las pautas establecidas por OACI y IATA);
- aumento del coeficiente de uso de las pistas;
- fácil circulación en el suelo de las aeronaves;
- zonificación clara, con áreas dedicadas a las diversas funciones, sin posibilidad de confusiones a nivel de acceso y de uso del suelo;
- capacidad ofrecida (en términos de terminal de pasajeros, área carga, aparcamientos, etc.) superior a la previsible para el término de la concesión;
- modularidad de realización y flexibilidad de uso de los sistemas receptivos;
- elevada posibilidad de operaciones intermodales;
- dotación de servicios complementarios y comerciales que garanticen la máxima eficiencia global del sistema y una mayor rentabilidad económica;
- funcionalidad operativa y seguridad al interior de los sistemas receptivos, es decir separación de los flujos vehiculares de pasajeros, mercancías, de servicio, etc., separación de los flujos de pasajeros en llegada y salida, recorridos breves para peatones, etc.;
- definición de áreas específicas para el futuro desarrollo de la capacidad operativa y de las actividades comerciales;
- cumplimiento de las normativas de carácter ecológico, con especial referencia a la depuración de las aguas y al despacho de la basura.

Para lo que respecta al impacto sobre el medio ambiente, la solución que prevé el desarrollo del sistema de pistas paralelas 05-23 ha sido elegida no sólo por su mejor dislocación en función de los principales vientos, si no también porque las fases de aterrizaje y despegue pueden realizarse sobre áreas poco urbanizadas. Por consiguiente la fuerte reducción del uso de la pista 11-29 producirá, en el tiempo, efectos positivos sobre la ciudad de Ezeiza, con respecto a la situación actual, en lo que respecta a reducción de la polución acústica.

MAXIMO BONCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

Actualmente, la función del aeropuerto se va siempre más a configurar como la de un "puerto de tráfico" donde las operaciones intermodales constituyen un fundamental factor de suceso. Por este motivo, el acceso por carretera al área aeroportuaria, si bien básicamente el actual, será oportunamente potenciado y racionalizado. El impacto sobre la ciudad de Buenos Aires debería mantenerse básicamente el mismo, suponiendo una fuerte distribución del tráfico de/para Ezeiza en la circular Av. General Paz existente al oeste de la autoruta Riccheri a ampliar al este hasta el cruce con la autopista para La Plata y el más externo Camino de Cintura que cruza sucesivamente las calles radiales en entrada/salida da la ciudad (Av. Panamericana - Acceso Norte; Ruta Nac. 8, Acceso Oeste, Aut. Riccheri; Ruta Prov. 36, Autopista La Plata). También sería auspicable un acceso al aeropuerto por ferrocarril, de tipo dedicado (por ejemplo monorail de enlace con el centro de la ciudad) o que emplee líneas ferroviarias ya existentes en las inmediatas cercanías del aeropuerto. Solo específicos estudios de factibilidad técnica y económica podrán destacar la factibilidad y la efectiva funcionalidad de un tal enlace por ferrocarril, tanto para los pasajeros y los operadores aeroportuarios como para las mercancías. Todas las propuestas de conexión rápida entre el aeropuerto y la ciudad deberán ser evaluadas con las Autoridades de Gobierno, verificando también la posibilidad de obtener específicas formas de financiación.

2.4.1.3 Criterios de dimensionamiento

En la fase actual de planteamiento conceptual del plan de desarrollo se han aplicado los habituales standard aconsejados por OACI, FAA, STBA. Sobre tales bases se han comprobado:

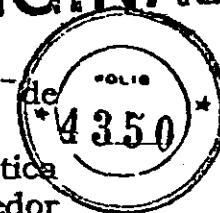
- tráfico de la hora pico;
- capacidad operativa de las pistas;
- capacidad y dimensionamiento de las plataformas para aeronaves;
- dimensionamiento de la terminal de pasajeros (con los pasajeros en hora pico se ha relacionado un parámetro de 28 m²/pasajero para los vuelos internacionales y de 15 m²/pasajero para los vuelos de cabotaje, tal y como indicado en el "pliego");
- dimensionamiento de la terminal de carga (en base a un parámetro medio de 7 t/m² año);
- dimensionamiento de los aparcamientos vehiculares (1,2 plazas para coche por pasajero/hora pico; 30 m² por plaza).

En una fase más avanzada de planificación/diseño se emplearán también sistemas informatizados de simulación y en particular:

- el programa "Simmod" para diseñar y verificar el sistema infraestructural de pistas, calles de rodaje y plataformas,

MAXIMO BOMCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

- el programa "Airsim" para diseñar y verificar las terminales de pasajeros,
- el programa "INM" para calcular los fenómenos de polución acústica derivantes de las actividades aeronáuticas sobre las áreas alrededor del aeropuerto,
- el programa "EDSM" para evaluar los fenómenos de polución atmosférica,
- etc.



2.4.2 La configuración final del Plan Maestro (Solución Básica)

2.4.2.1 El sistema infraestructural

El sistema actual de tres pistas, como ya adelantado de manera resumida en el párrafo 2.1, opera efectivamente y con aproximación por instrumentos sólo sobre la pista 11-29 (pista principal de 3.300 m) y sobre la 17-35 (pista secundaria de 2.805 m), mientras que la pista 05-23 (2.200 m), que no está equipada con radioayudas para la aproximación, ha sido bajada a calle de rodaje y a área de estacionamiento.

La capacidad del sistema de pistas es bastante baja con relación a la no simultaneidad del uso (pistas cruzadas) y a la falta de un sistema de calles de rodajes paralelas y de calles de salida rápida que consientan dejar rápidamente la pista libre.

Esta limitación, por el momento, no es particularmente significativa, considerando que el volumen global de movimientos de aeronaves en la 40a hora pico es del orden de los 25, frente a una capacidad potencial del sistema, en condiciones de vuelo instrumental (IFR), de aproximadamente 45 movimientos/hora, suponiendo el uso especializado de las dos pistas.

El coeficiente de uso anemométrico del sistema de pistas (considerando la clásica componente del viento cruzado no superior a los 20 nudos) es muy elevado, alcanzando el valor del 99,14% para la combinación de las solas dos pistas 05-23 y 11-29. Cada una de las tres pistas, por otra parte, presenta por separado un coeficiente de uso bien superior al mínimo standard OACI del 95% y en particular:

- pista 17-35	99%
- pista 05-23	98%
- pista 11-29	98%

Con relación a este aspecto se puede seguramente afirmar que, para elegir la mejor configuración de las pistas, la situación anemométrica no representa una condición determinante; por lo tanto es posible aplicar





un mayor grado de libertad, con notables ventajas para la búsqueda del menor impacto sobre el medio ambiente.

No es tanto favorable el aspecto de la visibilidad horizontal y vertical en el predio del aeropuerto que, especialmente durante los meses invernales, hace registrar situaciones operativas típicas de la categoría III para aproximaciones ILS. Estas situaciones quedan circunscritas a las horas más avanzadas de la noche y a las de la mañana, hasta aproximadamente las 11; su incidencia porcentual anual es del orden del 6% y actualmente ocasionan el cierre temporal del aeropuerto, no estando equipado para efectuar operaciones en categoría III.

El objetivo de reformar el aeropuerto de Ezeiza para que pueda recibir todo el tráfico de cabotaje e internacional que va a gravitar en el futuro sobre el polo de Buenos Aires, incluido el que actualmente es servido por Aeroparque, conlleva una radical y paulatina ampliación de las capacidades de las infraestructuras actuales y, en primer lugar, de la capacidad del sistema de pistas.

En la programación de este incremento de capacidad de las infraestructuras se da por supuesto que el Organismo responsable del control del espacio aéreo en el área del Gran Buenos Aires proceda al mismo tiempo a modernizar el sistema de equipamientos de control ATC (principalmente radares y sistemas de comunicación) e incrementar la capacitación del personal con la aplicación también de los más modernos conceptos de sistema CNS/ATM, que, básicamente, permiten reducir las distancias de separación entre las aeronaves que llegan.

La progresión del movimiento de aeronaves (llegadas + salidas), tomada en consideración hasta el año 2025 para el sistema aeroportuario de Buenos Aires, se resume en la tabla a continuación, en la cual se indican así mismo los movimientos en la hora pico típica (la 40a) sacados mediante las acostumbradas fórmulas estadísticas proporcionadas por la literatura del sector.

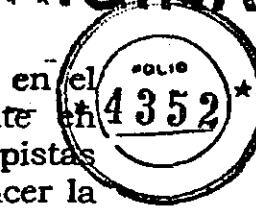
No se considera la actividad de "aviación general", dado que se supone que la gran parte de este componente opere sobre aeropuertos especializados para este tipo de tráfico, más próximos al área urbana.

MOVIMIENTOS DE AERONAVES						
Año	2000	2005	2010	2015	2020	
Nacionales	121.949	162.218	202.136	233.488	254.463	266.322
Internacionales	72.402	86.449	94.607	102.407	108.646	113.277
Total	194.351	248.667	296.743	335.895	363.109	379.599
Movimientos en la 40a hora pico	52	67	80	90	98	102

241
MAXIMO BOMCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

002067

ORIGINAL



Suponiendo la transferencia del tráfico de Aeroparque a Ezeiza en el 2002, la capacidad ofrecida por Ezeiza, estimada actualmente en aproximadamente 45 movimientos por hora (sistema de dos pistas convergentes cruzadas), va a ser más que suficiente para satisfacer la demanda de tráfico hasta ese momento.

Por otra parte, en el momento del cierre de Aeroparque, la demanda en Ezeiza subirá repentinamente hasta alcanzar los 65 movimientos/hora pico mientras que, al final del periodo de concesión, la demanda habrá alcanzado el umbral de los 102 movimientos hora/pico.

El volumen de tráfico en la hora pico al final del periodo de concesión es típico (en condiciones operativas IFR) de un sistema de dos pistas paralelas independientes con una separación entre las pistas no inferior a los 1.500 m y, por lo tanto, es necesario ampliar el sistema actual de Ezeiza realizando una nueva pista paralela a una de las existentes.

Los criterios fundamentales para la elección de la nueva pista paralela son múltiples, pero se pueden resumir básicamente en lograr un mejor uso anemométrico y un uso del territorio más conveniente, con especial referencia al impacto sobre el medio ambiente.

Si se considera no influyente, como adelantamos antes, el aspecto anemométrico, la elección es efectuada en función de la máxima protección contra el ruido aeroportuario de las zonas mayormente urbanizadas de Ezeiza. La "solución básica" que se propone (fig. 1) prevé la realización de una pista paralela a la existente 05-23 al nor-oeste de ésta y con una separación entre las pistas de aproximadamente 3.100 m⁷. Las pistas 05L-23R (nueva) y 05R-23L (existente, ampliada y equipada con instrumentación) se podrán utilizar para operaciones totalmente independientes.

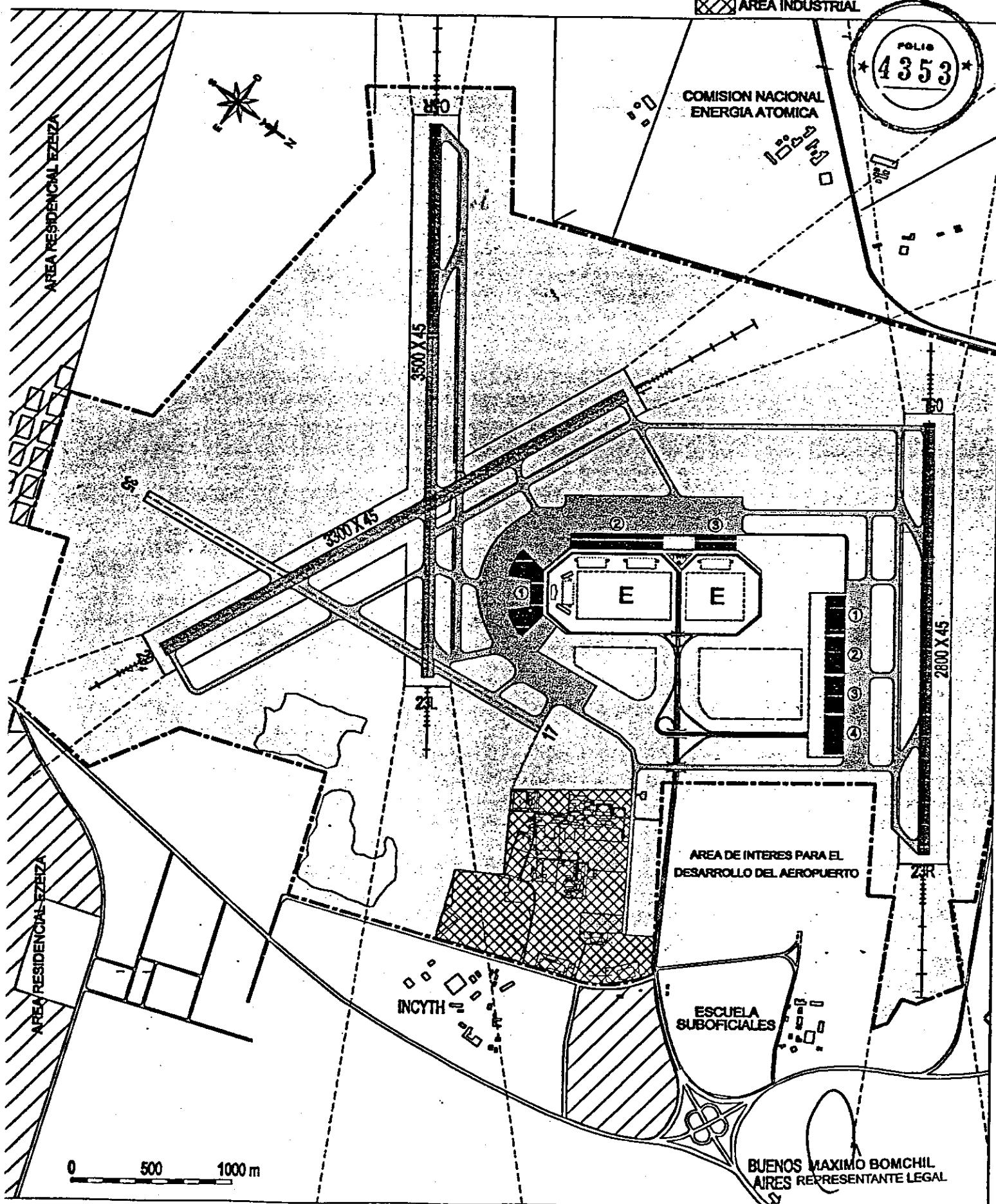
En relación a las diferentes situaciones de tráfico, se podrá utilizar la pista 05R-23L prevalentemente para los vuelos de pasajeros internacionales y la pista 05L-23R para los vuelos de cabotaje y los cargueros, minimizando en este modo el recorrido medio de los aviones en el carretero. De otra forma se podrán especializar las dos pistas para los despegues y los aterrizajes: el caso más frecuente será hacia el sur-este, con RWY23R para aterrizajes y RWY23L para despegues; pero será posible también la procedencia hacia el nor-este, utilizando RWY05R para aterrizajes y RWY05L para despegues (sin embargo, en el caso de despegue de los "wide-bodies" con destino a Europa se podrá utilizar para despegues la pista 05R, que es más larga).

⁷ La separación de más de 3.000 m, dictada por la configuración del área a concesionar, es superior a lo que normalmente se encuentra también en los mayores aeropuertos, y requiere la realización de un sistema de calles de rodaje de coste elevado. Por este motivo se va a proponer también una "solución alternativa" que permitiría bajar los costes totales de inversión sin afectar la capacidad del sistema, pero que necesita el uso de áreas externas a los límites del área a concesionar y cuya factibilidad deberá por lo tanto ser debidamente verificada.

25
MAXIMO BOMCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

AEROPUERTO EZEIZA
PLAN MAESTRO - SCALA 1:30.000
SOLUCION BASICA
FIGURA 1

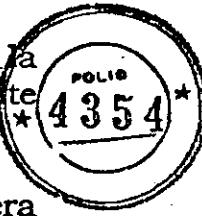
- PISTAS EXISTENTES
- NUEVAS PISTAS
- CALLES DE RODAJE Y PLATAFORMAS
- TERMINAL DE PASAJEROS
- TERMINAL DE CARGA
- SERVICIOS INTEGRATIVOS Y COMPLEMENTARIOS
- SISTEMA VIAL Y AREAS ESTACIONAMIENTO
- AREA INDUSTRIAL



ORIGINAL

Durante el periodo de concesión, las etapas de adecuación de la capacidad del sistema de pistas van a ser por lo tanto y principalmente las siguientes:

- 1º y 2º año de concesión nueva calle de rodaje cabecera 29;
- 3º y 4º año de concesión nueva pista de vuelo 05L-23R larga 2.800 m, con su respectivo sistema de calles de rodaje;
- 11º y 12º año de concesión ampliación del sistema de calles de rodaje (zona norte del predio);
- 13º y 14º año de concesión ampliación de la pista existente 05-23 (que se vuelve 05R-23L) hasta los 3.500 m, realización de la calle de rodaje paralela y completamiento del sistema.



Por consiguiente la capacidad subirá de los actuales 45 movimientos/hora a aproximadamente 56, al cabo del 2º año de concesión, para alcanzar los 70÷75 aproximadamente al final del 4º año de concesión y alcanzar por último un valor máximo de aproximadamente 110 movimientos/hora al cabo del 11º año de concesión.

Si bien durante un breve plazo intermedio (del 2006 al 2011) la capacidad del sistema va a ser ligeramente inferior a la demanda en la hora pico, generando algún limitado atraso, de todas maneras la capacidad global desarrollada a cada etapa de "upgrading" satisface la demanda prevista.

2.4.2.2 *El área terminal*

Incluye el sistema formado por: las plataformas, las terminales de pasajeros y de carga, los sistemas de acceso y de estacionamiento.

La zonificación prevé áreas completamente separadas para pasajeros y carga. El área dedicada al tráfico de mercancías será situada al noroeste de la autopista Riccheri (a mano derecha para quien viene de Buenos Aires) y se accede a ella por un enlace en dos niveles situado a unos 1,5 km antes del área terminal de pasajeros. Esta última será situada en el área ya ocupada actualmente por los edificios (Espigón Internacional y Terminal Aerolineas Argentinas) con desarrollo prevaleciente hacia el nor-oeste.





El potenciamiento del área terminal de pasajeros, será efectuado desde los primeros años de la concesión y su configuración final referida al periodo de concesión, será realizada dentro del 18º año de la concesión misma y estará formada principalmente por 3 edificios terminales de los cuales el primero - en correspondencia de las dos terminales actuales - estará dedicado a los vuelos internacionales, el segundo - al lado del anterior girando en sentido horario - estará destinado principalmente a los vuelos de cabotaje (pero con la posibilidad de parcial uso también para vuelos internacionales) y el tercero estará también al servicio del tráfico internacional (por ejemplo, enlaces de media distancia con los otros Países del Mercosur). La disponibilidad de espacio del área afectada por este último edificio es suficientemente amplia para consentir una eventual ulterior expansión de la capacidad de recepción y hacer frente a las exigencias de tráfico que se puedan presentar también al cabo del periodo de la concesión, hasta la saturación de la capacidad aeronáutica del sistema de las pistas, que se puede suponer en aproximadamente 50.000.000 pasajeros/año.

Las tres terminales tienen las siguientes características dimensionales y de capacidad:

	Superficie útil ⁸	Uso	Capacidad (pas./hpt)	Capacidad anual	Años de servicio
TERMINAL 1	120.000 m ²	Internac.	4.250	12.000.000	9º→30º
		<u>1a configurac.</u> Nac. 50% Internac. 50%	4.000 2.150	12.000.000 6.000.000	4º→11º
TERMINAL 2	120.000 m ²	<u>2a configurac.</u> Nac. 75% Internac. 25%	6.000 1.050	18.000.000 2.500.000	11º→30º
TERMINAL 3	50.000 m ²	Internac.	1.750	4.500.000	18º→30º

Al final de las inversiones se va a disponer por tanto de una terminal nacional de 90.000 m² (capacidad equivalente a aproximadamente 18.000.000 pasajeros/año) y de tres áreas internacionales respectivamente de: 120.000 m² (capacidad de aproximadamente 12.000.000 pasajeros/año), 50.000 m² (4,5 millones) y 30.000 m² (2,5 millones), frente a un tráfico total previsto de aproximadamente 35.000.000 de pasajeros.

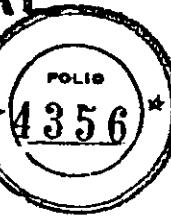
Las terminales existentes van a ser sustituidos por los nuevos, estando prevista su demolición en el 5º año (Espigón Aerolíneas Argentinas) y en el 9º año (Espigón Internacional) de la concesión⁹.

⁸ Los standard aplicados son los explicitados en el "pliego": 28 m² por pasajero int./hora pico y 15 m² por pasajero nac./hora pico.

⁹ Antes de la finalización del proyecto de desarrollo de la terminal de pasajeros internacionales, se podrá averiguar si es posible económica y técnicamente conveniente, proponer una re-estructuración del existente "espigón internacional" en lugar de su demolición y realización de un edificio nuevo.

MAXIMO BOMCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

ORIGINAL



A nivel funcional, las terminales de pasajeros van a ser del tipo modular "a dos niveles" con salidas en la planta superior y llegadas en la planta baja.

La distribución de las áreas internas va a estar configurada considerando amplias áreas para las actividades comerciales y para las oficinas de la gestión y de los organismos de control.

Los edificios serán equipados con todos los sistemas necesarios para garantizar su completa funcionalidad y operabilidad, con la utilización de los más elevados niveles tecnológicos (sistema CUTE, controles centralizados, informaciones al público, automatización de los sistemas de distribución equipajes, etc.).

La tabla a continuación establece, para las tres terminales, las características de las plataformas para aeronaves (dimensionadas con arreglo a la modalidad FAA) y de los aparcamientos vehiculares (dimensionados en función de 1,2 plazas vehiculares por pasajero/hora pico).

	Plataforma aeronaves			Aparcamientos vehiculares		
	superficie (m ²)	n. plazas	n. pasarelas telescopicas	n. plazas vehiculares en aparcam. multiplanta	n. plazas vehiculares a nivel	n. total plazas vehiculares
TERMINAL 1	320.000	35	18	1.800	3.900	5.700
TERMINAL 2	250.000	50	15	2.400	6.100	8.500
TERMINAL 3	90.000	15	6	1.500	1.000	2.500
TOTAL	660.000	100	39	5.700	11.000	16.700

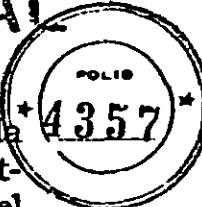
La entrada en servicio de las plataformas para aeronaves y de los aparcamientos está estrechamente ligada a la de las terminales de pasajeros.

El área terminal de carga se desarrollará ya en los primeros años de la concesión y su configuración final referida al periodo de concesión, será realizada dentro del 24º año de la concesión misma y abarcará una superficie de por lo menos 70 ha, de las cuales aproximadamente el 20% relacionado con las terminales y la plataforma "dedicada" y el 80% para vialidad, estacionamientos y actividades integrativas complementarias (aproximadamente 30 ha disponibles para almacenes para transportistas, compañías aéreas, etc.).

El desarrollo del área va a ser modular; los módulos previstos son de 30.000 m² cada uno (capacidad 200.000 t/año), con plataforma delantera para aeronaves con 3-4 plazas. Al final de las inversiones, la capacidad va a ser de 800.000 t/año, valor superior a cuanto previsto en el pliego (600.000 t/año), pero realístico si se considera el tipo de desarrollo de la componente carga registrado en los últimos años y lo que es previsible para el futuro.

MAXIMO BOMCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

ORIGINAL



El planteamiento modular va a permitir una fácil adecuación a la demanda de tráfico, la especialización funcional de las áreas (export-import; internacional-doméstico) y una paulatina actualización del nivel de mecanización y automatización.

La tabla a continuación recopila las características del sistema:

	SUPERFICIE DEPÓSITO	CAPACIDAD (t/año)	SUPERFICIE PLATAFORMA AERONAVES	SUPERFICIE ÁREAS DE MANIOBRA Y ESTACIONAM. VEHICULARES	AÑO DE ENTRADA EN SERVICIO
MÓDULO 1	30.000	200.000	30.000	15.000	5°
MÓDULO 2	30.000	200.000	30.000	15.000	12°
MÓDULO 3	30.000	200.000	30.000	15.000	15°
MÓDULO 4	30.000	200.000	30.000	15.000	24°
TOTAL	120.000	800.000	120.000	60.000	-

2.4.2.3 *Los organismos para el control*

Torre de control: al principio se queda en su posición actual; sucesivamente será reconstruida en otra posición para consentir la visibilidad sobre la entera zona aeroportuaria y, en especial, sobre las áreas de maniobra de las aeronaves.

Bomberos: se prevé la realización de una nueva estación y de un dos centro de depósito de los medios de intervención rápida. Los dos edificios serán oportunamente ubicados en función de la futura configuración del sistema de pistas.

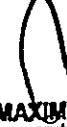
2.4.2.4 *Las actividades de representación y demás usos particulares*

Según lo requerido por el "pliego", se prevé la realización de un edificio VIP Gubernamental de 2.500 m² para el año 5° y de una terminal para "aviación general" de 2.000 m² para el año 7° de la concesión.

Estas inversiones aparecen indispensables debido al futuro cierre de Aeroparque, pero su necesidad deberá ser verificada en el caso que sea planteada también la realización del "city airport".

2.4.2.5 *El área técnica*

Se mantiene su ubicación actual, que presenta suficiente disponibilidad de espacio para eventuales ampliaciones que fuesen necesarias en el futuro.


 MAXIMO BOMCHIL
 REPRESENTANTE LEGAL

En el área, además del mantenimiento de las aeronaves, se prevé la instalación de actividades industriales complementarias como empresas de catering, bases operativas para subconcesionarios, áreas de mantenimiento para medios de rampa y demás vehículos presentes en el aeropuerto, bases operativas para los gestores de los servicios de handling, etc.

2.4.2.6 Actividades integrativas y complementarias de tipo comercial

Además de las áreas comerciales al interior de las terminales de pasajeros y del área externa descrita anteriormente al servicio del tráfico de carga, cabe destacar que la zonificación del área terminal de pasajeros prevé una zona, de aproximadamente 150.000 m², para desarrollar actividades de recepción y comerciales en que se consentirá realizar aproximadamente 75.000 m² útiles cubiertos (excluidos los aparcamientos).

El área podría ser la actualmente ocupada por el terminal de carga y por las bases logísticas de las compañías de handling, que serían trasladados a otro sitio con grandes ventajas para ellos dada la obsolescencia de las estructuras actuales.

La realización de un hotel, de un centro comercial o de "business", etc. podrían constituir un valor añadido a la calidad del servicio brindado, válido para cualificar al aeropuerto de Ezeiza entre los más eficientes del mundo.

Otras áreas de específico interés para el desarrollo del aeropuerto, pero externas al predio que se va a concesionar, son las comprendidas entre la ruta principal de acceso, la futura zona de carga indicada en la "solución básica", la nueva pista 05L-23R y el área de la Escuela Suboficiales.

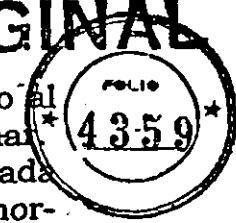
2.4.3 La configuración final del Plan Maestro (Solución Alternativa)

Como ya adelantamos, la "solución básica" del Plan Maestro de Ezeiza, frente a una óptima configuración de las infraestructuras y a elevadísimas posibilidades de desarrollo de las áreas terminales de pasajeros y de carga, conlleva inversiones bastante elevadas, debido sobre todo a la necesidad de realizar un sistema de calles de rodaje bastante complicado y con largos recorridos.

Por este motivo se estudió una "solución alternativa" que permite reducir los costes, manteniendo sin embargo inalterables los niveles de capacidad, seguridad y funcionalidad del sistema. Lamentablemente esta solución necesita utilizar un área de aproximadamente 160 ha,

002074

ORIGINAL



ubicada al nor-oeste del último tramo de la ruta principal de acceso al aeropuerto, que no está incluida en los límites del predio a concesionar. Si fuera posible asignar este área, que actualmente no está utilizada (por ejemplo en substitución de otras áreas ubicadas al extremo nor-oeste del predio aeroportuario), la configuración del Plan Maestro de Ezeiza podría ser la indicada en la figura 2.

Esta solución permitiría reducir los tiempos medios de rodaje de los aviones y, como consecuencia, los costes operativos de las Compañías y los costes "generalizados" de transporte para todos los usuarios del aeropuerto.

La "solución alternativa" permitiría también reducir el impacto sobre las zonas verdes al nor-oeste del aeropuerto y dejar en su sitio actual la ruta existente en esa zona del aeropuerto.

En este caso, las dos pistas 05-23 presentan un leve ángulo de convergencia en dirección sur-oeste, al tenerse en cuenta la presencia de los edificios de la Escuela Suboficiales y de la Comisión Nacional de Energía Atómica. Sin embargo, las pistas se podrán aún utilizar para operaciones independientes segregadas, como si fueran perfectamente paralelas, porque el punto de cruce de las prolongaciones de los ejes de pista es aproximadamente a 20 km de las cabeceras¹⁰.

Con esta solución la lógica de desarrollo del conjunto aeroportuario no va a modificarse; la disposición de las áreas terminales de pasajeros y de carga se va a modificar, pero el sistema sigue siendo funcional y dimensionalmente parecido a el de la "solución básica".

Con la "solución alternativa" van a ser reducidas las áreas entre el "anillo" de acceso a utilizarse para el estacionamiento de los vehículos (con necesidad de realizar edificios multiplantas más grandes para poder ofrecer la capacidad total necesaria) y las áreas para el desarrollo de actividades integrativas y complementarias de tipo comercial.

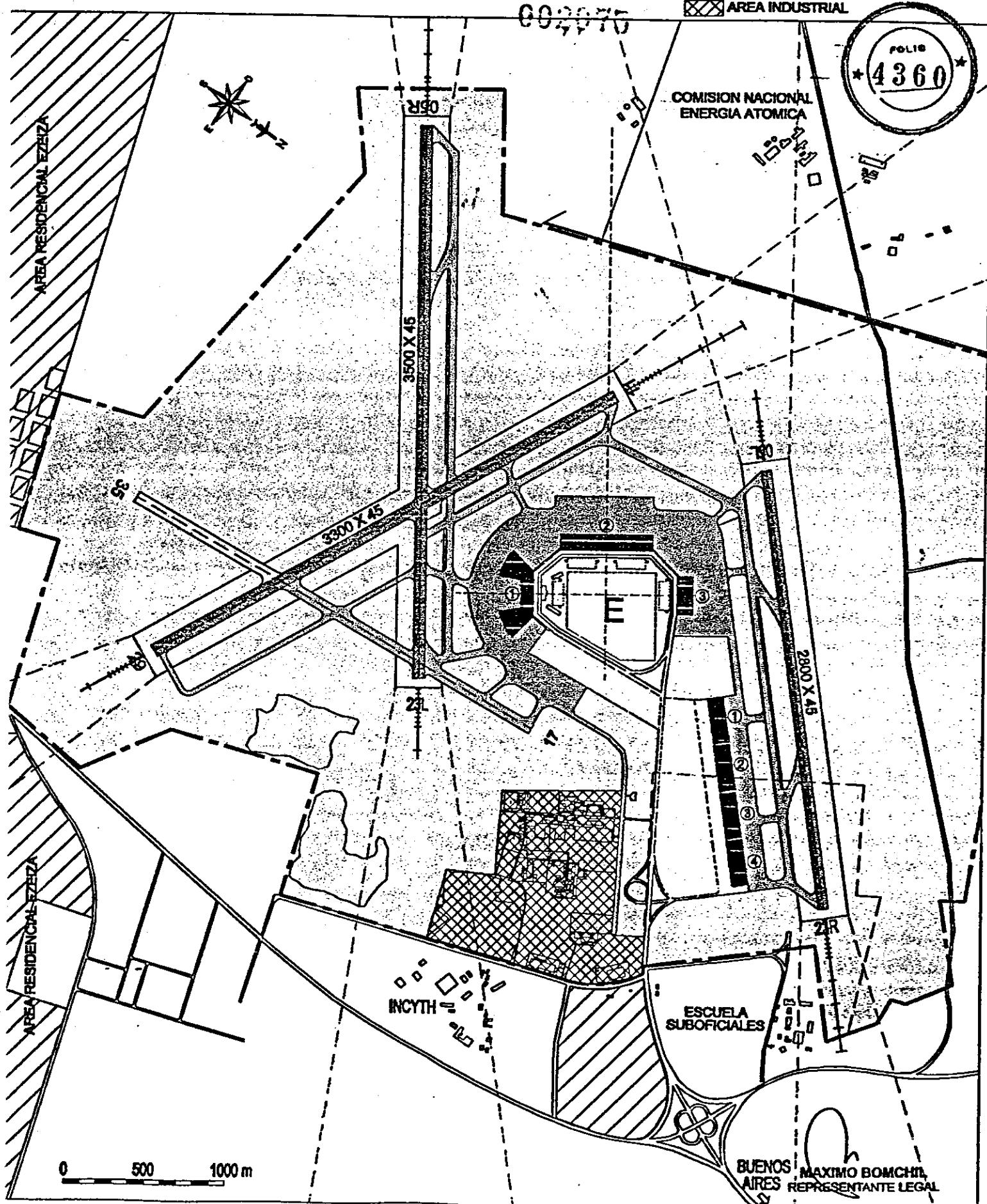
¹⁰ Una más detallada verificación de los obstáculos existentes podría hacer elegir un esquema de dos pistas perfectamente paralelas también en este caso, pero si no se considera posible el sobre vuelo de las instalaciones existentes, aparece claro que sus reubicación necesitaría gastos elevados, que deberán ser confrontados con los de la "solución básica".

82
MAXIMO BOMCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

AEROPUERTO EZEIZA
PLAN MAESTRO - SCALA 1:30.000
SOLUCION ALTERNATIVA
FIGURA 2

ORIGINAL

- PISTAS EXISTENTES
- NUEVAS PISTAS
- CALLES DE RODAJE Y PLATAFORMAS
- TERMINAL DE PASAJEROS
- TERMINAL DE CARGA
- SERVICIOS INTEGRATIVOS Y COMPLEMENTARIOS
- SISTEMA VIAL Y AREAS ESTACIONAMIENTO
- AREA INDUSTRIAL



ORIGINAL

602076

2.4.4 Las fases de desarrollo

Las fases de desarrollo del aeropuerto de Ezeiza para hacer frente al incremento de la demanda se detallan en el plan de inversión (párrafo 2.5). De todas maneras se considera oportuno adelantar las etapas fundamentales del proceso de planificación, tanto para lo que respecta al tráfico de pasajeros como al de carga. Las indicaciones expresadas en seguida son validas sea para la "solución básica", como para la "solución alternativa".

Pasajeros

1°→ 2° año

recalificación, por cuanto posible, de las infraestructuras existentes (pistas 11-29 y 17-35, plataforma aeronaves, espigón internacional); levantamiento aerofotogramétrico de la zona aeroportuaria (tal y como para todos los otros aeropuertos objeto de la concesión) y respectiva salida en soporte magnético; diseño de los planos maestros (de Ezeiza y todos los otros aeropuertos objeto de la concesión);

1°→ 4° año

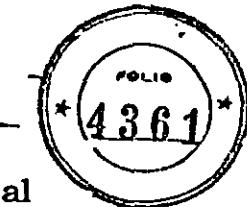
aumento de capacidad para recibir el tráfico internacional procedente de Aeroparque: nueva pista paralela a la existente 05-23, respectivo sistema de calles de rodaje, calle de rodaje paralela a la pista 11-29, nueva terminal de 120.000 m² a utilizar tanto para vuelos de cabotaje (12.000.000 pasajeros/año) como internacionales (5.000.000 pasajeros/año) y respectiva plataforma para aeronaves, aparcamiento vehículos; (la realización de la nueva terminal conlleva el derribo de la existente terminal de Aerolíneas Argentinas);

8°→ 11° año

construcción, en dos fases, de la terminal internacional de 120.000 m² (12.000.000 pasajeros/año) y de la respectiva plataforma para aeronaves en correspondencia del área terminal de pasajeros actual. Esto consentirá dedicar, en la terminal precedente, mayor espacio para los vuelos de cabotaje (capacidad total 18.000.000 pasajeros/año). Ampliación de la plataforma para aeronaves y de las áreas de aparcamiento vehículos.

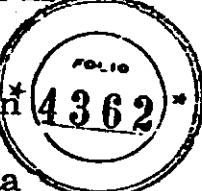
13°→ 14° año

reforma y ampliación (hasta alcanzar 3.500 m) de la pista 05-23 existente (que se vuelve 05R-23L), para consentir el incremento de la capacidad aeronáutica del sistema a 110 mov./hora;



34
MAXIMO BOMCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

16°→ 18° año nueva terminal internacional (50.000 m²) - con capacidad para 4.500.000 pasajeros/año;
 20°→ 22° año completamiento de las fases de ampliación de la plataforma para aeronaves;
 25°→ 30° año mantenimiento extraordinario de todas las infraestructuras para devolverlas al Gobierno Argentino en buen estado de conservación.



Carga

2° año ampliación de la terminal existente hasta 30.000 m²;
 4°→ 5° año 1° módulo de la nueva terminal (30.000 m²);
 11°→ 12° año 2° módulo de la nueva terminal (30.000 m²);
 en este año se prevé el derribo de la terminal existente, creando una área para servicios integrativos y complementarios al servicio del tráfico de pasajeros;
 14°→ 15° año 3° módulo de la nueva terminal (30.000 m²);
 23°→ 24° año 4° módulo de la nueva terminal (30.000 m²).

Cada módulo tiene una capacidad de 200.000 t/año; la capacidad final del sistema es por tanto de 800.000 t/año.

2.4.5 Comparación demanda/capacidad

Los siguientes diagramas ilustran la comparación entre la demanda (previsiones de tráfico) y la oferta de espacios para los principales organismos de recepción del "Nuevo Ezeiza". Las indicaciones expresadas a continuación son válidas sea para la "solución básica", como para la "solución alternativa".

Como se puede notar en los diagramas, la previsión de "aumento de capacidad" precede siempre - en línea de principio - la efectiva necesidad, consintiendo una calidad de servicio siempre elevada y disponibilidad de espacio no sólo para pasajeros y carga, si no también para los servicios y las actividades comerciales.

Cabe destacar que el desarrollo principalmente modular de la capacidad ofrecida, permite graduar las inversiones en función del incremento del tráfico: en caso de que se presenten desarrollos más significativos de los actualmente previsibles, será posible adelantar la realización y, por consiguiente, incrementar la disponibilidad de espacios.

El Plan Maestro propuesto consiente de todas maneras eventuales ulteriores desarrollos con respecto a los mínimos tomados en consideración en el presente "Plan de Inversiones".

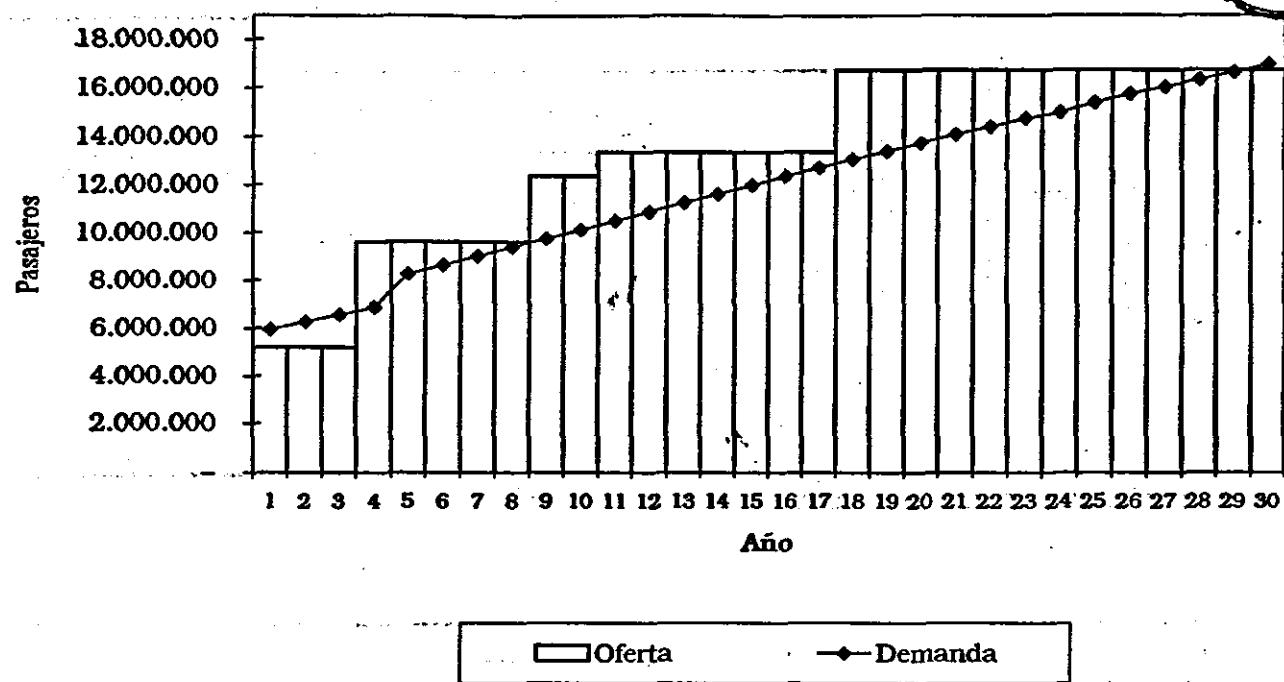
MAXIMO BOMCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

ORIGINAL

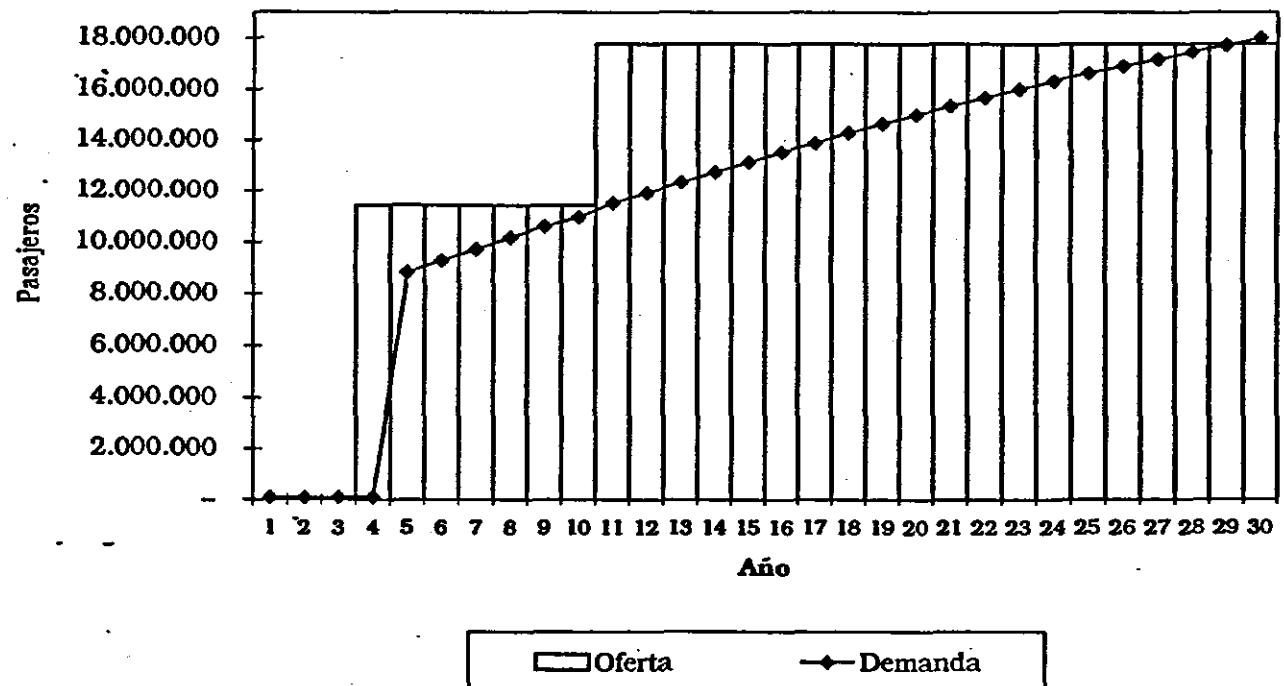
002078

4363

Terminal de pasajeros internacional



Terminal de pasajeros nacional

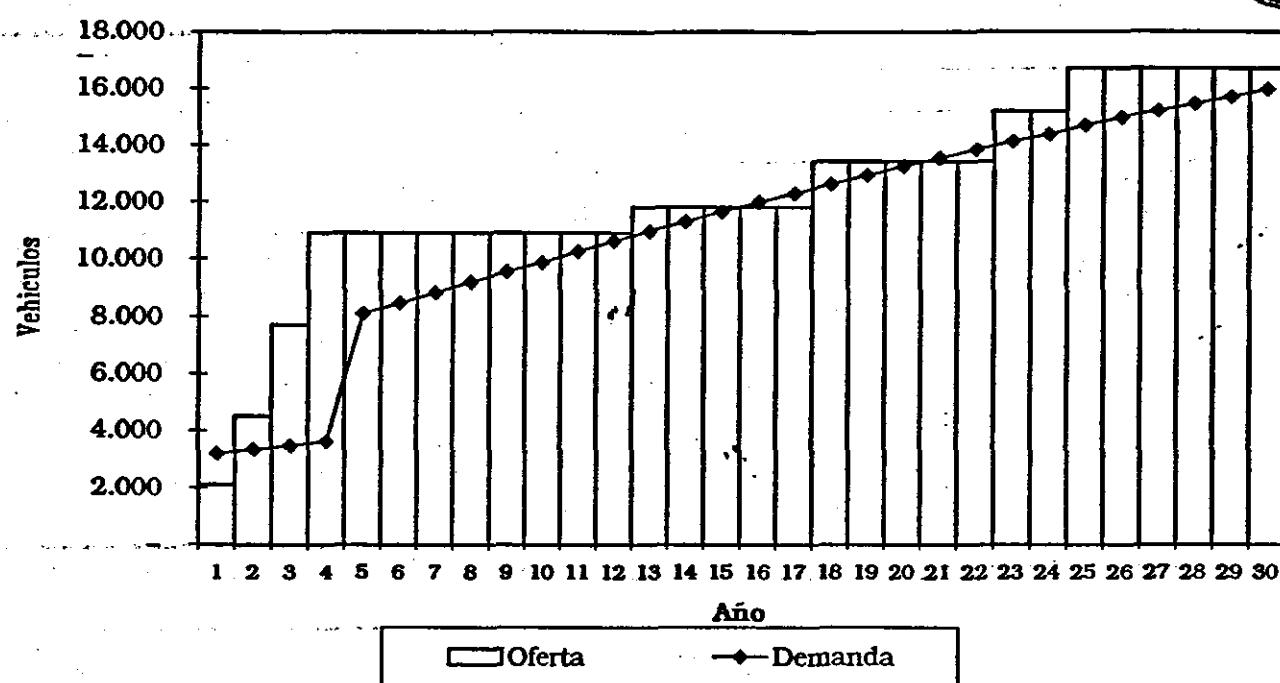


MAXIMO BOMCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

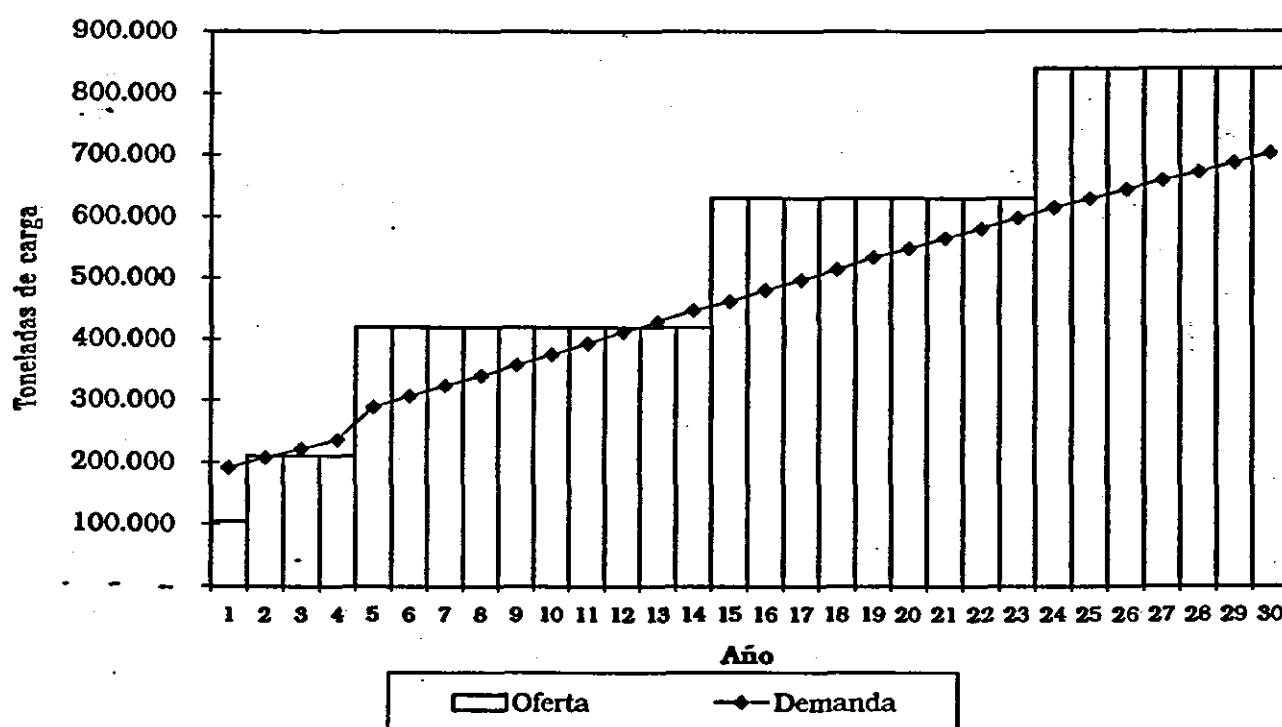
ORIGINAL

002079

Estacionamiento vehiculos



Terminal de carga



37
MAXIMO BOMCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

ORIGINAL

2.5 Las propuestas de inversión en el sistema aeroportuario de Buenos Aires

La definición de las inversiones anuales propuestas para el sistema aeroportuario de Buenos Aires partió, como ya adelantamos, del análisis detenido de las indicaciones de inversión expresadas en el "pliego" para los aeropuertos de Aeroparque y Ezeiza.

Partiendo de esta base de referencia, fue de todas maneras necesario proceder a una nueva definición de las obras a realizar en los dos aeropuertos, relacionada con la necesidad de proceder al cierre de Aeroparque dentro del séptimo año desde el comienzo de la concesión.

Las consideraciones a continuación se refieren a una específica propuesta de modelo de desarrollo del sistema aeroportuario de Buenos Aires y, en particular, a una hipótesis de modificación en el uso de las inversiones indicadas por el "pliego" para el incremento de la capacidad en Aeroparque.

Estas propuestas se deben considerar como una contribución para mejorar y optimizar el proceso de cierre de Aeroparque decidido por el Poder Ejecutivo Nacional; sin embargo, se mantiene una total disponibilidad a efectuar sin modificaciones las inversiones previstas en el "pliego" para Aeroparque y Ezeiza en el curso de los primeros siete años de la concesión (véase anexo 5, folios 2079 y 2095 y sucesivas comunicaciones). En este ultimo caso, cabe necesario destacar que se deberán hacer, en acuerdo con las Autoridades, específicas análisis de factibilidad operativa, técnica y económica, según lo que se adelantó en capítulo 1.

En la presente propuesta, para Aeroparque no resultan necesarias las inversiones finalizadas en incrementar la capacidad originariamente previstas y hasta llegan a presentarse como ilógicas las inversiones de mantenimiento sucesivas al cierre del aeropuerto, cuando el área podrá ser destinada a otras funciones.

Por lo tanto se "transfirieron" a Ezeiza los montos de tales inversiones (incremento de la capacidad de Aeroparque e inversiones de mantenimiento programadas después de su cierre), con el fin de contribuir con esta cuota a la realización de las obras de incremento de la capacidad necesarias precisamente para poder atender al tráfico procedente de Aeroparque.

Por otra parte, se ha notado que esta cuota no es suficiente para cubrir el coste de todas las inversiones, por lo que fue necesario prever una cantidad adicional de aproximadamente 105 millones de dólares (distribuidos en los 2°-3° y 8°-9° años de la concesión) para poder restablecer en Ezeiza la capacidad operativa original ofrecida por Aeroparque.



MAXIMO BOMCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

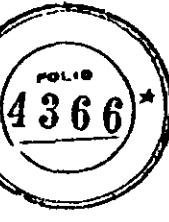
2081

ORIGINAL

Para el aeropuerto de Aeroparque se confirmaron por tanto sólo las inversiones, ya previstas en el anexo 5 del "pliego", relacionadas con las actividades de mantenimiento y de adecuación a los "niveles standard" con relación a los primeros siete años de concesión. El monto global de las inversiones programadas en este aeropuerto resulta equivalente a 9.498.000 USD.

Para el aeropuerto de Ezeiza ("solución básica") las inversiones globales previstas en el curso del entero periodo de concesión llevan a un total de 1.336.954.000 USD, incluidas tanto las actividades de mantenimiento y adecuación a los "niveles standard", como las inversiones necesarias para garantizar el incremento de la capacidad operativa. Se deberá proceder a específicas evaluaciones de los costes en el caso que se eliga la "solución alternativa", que siempre tiene como referencia el monto mínimo anual de inversiones establecido en el "pliego".

En las páginas que siguen se propone, de manera detallada, con arreglo a la estructura ya aplicada en el anexo 5 del "pliego", el plan de inversiones de los dos aeropuertos de Buenos Aires.



MAXIMO BOMCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

002082

ORIGINAL



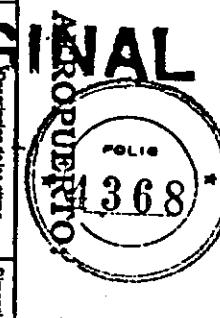
AEROPUERTO:

AEROPARQUE



MAXIMO BONCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

Ref.	Descripción de las obras	Dimensiones	Costo unitario	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Total
1	M Repaviment. parcial pista y plataf.	-	-	1050	640	600											2.280
2	M Repaviment. parcial banquinas	-	-	630													630
3	M Mantenim. pista, plataf, calles rod.	-	350														350
4	M Sellado juntas plataforma	-	150	150	150												450
5	M Demarcación diurna	-	200														200
6	M Descontaminación	-	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	525	
7	M Obras varias terminales pasajeros	-	1125	1430	100												2.655
<i>Total inversiones mantenimiento</i>																	
8	S Adecuación alumbrado seguridad	-	60														60
9	S Complej. camino seguridad/servicio	-	72	336													408
10	S Renovación parcial balizamiento	-	380														380
11	S Renovación parcial A.L.S.	-	250														250
12	S PAPI cabecera 13	-	350														350
13	S Usina, grupos electr. y red electrica	-	350														350
14	S Plantas tratam. basura/desague cloaca	-	150	150													300
15	S Adecuación red desague agua pluvial	-	350														350
<i>Total inversiones "nivel standard"</i>																	
C																	0
<i>Total inversiones "ampliación capacidad"</i>																	
<i>Total general</i>				3.522	3.031	1.645	925	75	225	75	0	0	0	0	0	0	9.498



GO EZEIZA

111

1

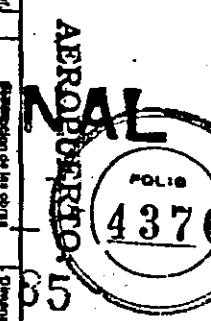
MAXIMO BOMCHIL
REPRESENTANTE LEGA



252

EMOCION BOMCHIL

CONTINU



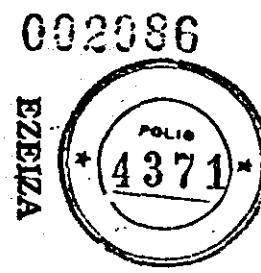
EZEIZA

3/45

MAXIMO BOMCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

ref.	Descripción de la obra	Dimensiones	Costo unitario	C/U																				
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	
61	C. Gran C/Plataforma (varios, seca)	1000000	6.000	6.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000		
62	C. Cierre falso, portóns plataforma	1000000	600																					
63	C. Cierre falso, portóns plataforma	1000000	600																					
70	C. Oficina, oficina Y sala de reun.	1000000	10.000																					
71	C. Oficina, oficina	1000000	10.000																					
72	C. Oficina, oficina Hampton	1000000	10.000																					
73	C. Construcción carpintería plataforma	1000000	10.000																					
74	C. Sistemas eléctricos plataforma	1000000	10.000																					
75	C. Iluminación plataforma	1000000	10.000																					
76	C. Cables, term. y demás datos	1000000	10.000																					
77	C. Red dect., celula, 100Watt 20VA	1000000	10.000																					
78	C. Demoliciones oficina sistema	1000000	10.000																					
79	C. Terminal paciente "electrónico"	1000000	10.000																					
80	C. Plancha hidráulica	1000000	10.000																					
81	C. Aire acond. y 400 Hz. generador	1000000	10.000																					
82	C. Mamp. terminal paciente "electrónico"	1000000	10.000																					
83	C. Mamp. terminal paciente "electrónico" (1)	1000000	10.000																					
84	C. Plancha hidráulica	1000000	10.000																					
85	C. Aire acond. y 400 Hz. generador	1000000	10.000																					
86	C. Mamp. terminal paciente "electrónico" (2)	1000000	10.000																					
87	C. Plancha hidráulica	1000000	10.000																					
88	C. Aire acond. y 400 Hz. generador	1000000	10.000																					
89	C. Ampliación terminal paciente	1000000	10.000																					
90	C. Nueva terminal paciente (en 1 linea)	1000000	10.000																					
91	C. Construcción plataforma arm. carga	1000000	10.000																					
92	C. Construcción plataforma arm. carga	1000000	10.000																					
93	C. Construcción plataforma arm. carga	1000000	10.000																					
94	C. Construcción plataforma arm. carga	1000000	10.000																					
95	C. Mamp. plataforma arm. carga	1000000	10.000																					
96	C. Escaleras, vehículos arm. carga	1000000	10.000																					
97	C. Dragón hidr. vehículo arm. carga	1000000	10.000																					
98	C. Terminal paciente arm. carga	1000000	10.000																					
99	C. Terminal paciente arm. carga	1000000	10.000																					
100	C. Adquisición once edificios (dep. car.)	1000000	10.000																					
101	C. Edificio IPF gubernamental	1000000	10.000																					
102	C. Edificio barrio	1000000	10.000																					

ORIGINAL



AEROPUERTO: G EZEIZA

02986

4371

MAXIMO BOMCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

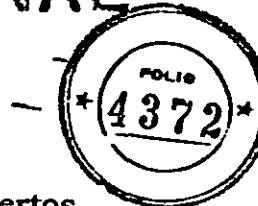
4 / 4

ref.	Descripción de las obras	Dimensiones	Costo unitario	Total																																
				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			
100 C	Centro de aviones y operaciones	4000.000 m ²	8.000	32.000	2.400																															
101 C	Vestidores para pasajeros	17200 m ²	80.000	1.360																																
102 C	Camiones naranja cargo	8.000 m ²	10.000	80.000																																
103 C	Vestidores para pasajeros	7200 m ²	80.000	576.000																																
104 C	Velocidad para avión	4000 m ²	40.000	160.000																																
105 C	Desarrollo de aviones (pre-venta)	4000 m ²	40.000	160.000																																
106 C	Quincho servicio	3.000 m ²	6.000	18.000																																
107 C	Área estacionamiento vehicular piso	300.000 m ²	43.000	1.360.000																																
108 C	Edificio estacionamiento vehicular piso	17.000 m ²	600.000	10.200																																
109 C	Sistema de agua en aviones, vehí.	200.000 m ²	14.000	2.800.000																																
110 C	Alimentación eléctrica y red de agua	-	-	-																																
111 C	Alimentación eléctrica y red de agua	-	-	-																																
112 C	Alimentación eléctrica y red de agua	-	-	-																																
113 C	Alimentación eléctrica y red de agua	-	-	-																																
114 C	Alimentación red agua potable	-	-	-																																
115 C	Alimentación red agua potable	-	-	-																																
116 C	Alimentación red agua potable	-	-	-																																
117 C	Alimentación red agua potable	-	-	-																																
118 C	Alimentación red agua potable	-	-	-																																
119 C	Alimentación para lavado aviones	-	-	-																																
120 C	Alimentación red agua potable	-	-	-																																
121 C	Uñas y pintura eléctrica	-	-	-																																
122 C	Alimentación red agua potable	-	-	-																																
123 C	Alimentación red agua potable	-	-	-																																
124 C	Sistema de equipaje para pasajeros	-	-	-																																
125 C	Red y ramalas TVCC	-	-	-																																
Total/inversiones "ampliación capacidad"																																				
Total general																																				

4 / 4

MAXIMO BOMCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

ORIGINAL

3. LAS PROPUESTAS DE INVERSIÓN EN LOS OTROS AEROPUERTOS DEL PAÍS

En las páginas que siguen se presenta, para todos los aeropuertos objeto de la concesión con la exclusión de los de Buenos Aires ya descritos en el capítulo anterior, una propuesta de "plan de inversiones" que, acata fielmente las indicaciones expresadas por el "pliego".

Para cada aeropuerto se proporciona, además de la ficha con la distribución temporal de las inversiones previstas, una resumida descripción de las características actuales del aeropuerto, del tráfico previsto (previsiones relativas a pasajeros, carga y movimientos de aeronaves para los años 2000, 2010, 2020, 2026) y de las inversiones previstas. Las inversiones propuestas se han repartidas entre: obras relacionadas con el mantenimiento mayor correctivo y la adecuación a "niveles standard" (cumplimiento normas internacionales, en particular por lo que se refiere a la seguridad) y obras necesarias para ampliar la capacidad operativa del sistema.

Todas las obras propuestas serán finalizadas a ofrecer óptimos niveles operativos en los aeropuertos objeto de la concesión. Las características constructivas cumplirán con las metodologías más evolucionadas y modernas, con el fin de garantizar tanto la plena seguridad y fiabilidad del sistema, como una elevada calidad de las obras realizadas.

En las tablas presentadas a continuación, para cada aeropuerto se indican las principales informaciones referidas a: tipología, características y dimensiones de las obras; distribución de las inversiones en el tiempo (prioridad de realización), coste, total de las inversiones en cada año y para el entero periodo de concesión.

Para lo que respecta a los datos de tráfico, en cada ficha se han recopilado los datos presentados en el documento UBS: "Concesión de Aeropuertos Argentinos - Memorándum de Información Confidencial" (junio 1997) que se verificaron con específicas análisis y que, como se puede notar en la tabla de resumen presentada en la página siguiente, son tal vez diferentes de los datos del "pliego".

De toda manera, cabe destacar que en este caso la diferencia entre los valores del "pliego" y los de UBS es generalmente baja y no puede substancialmente modificar la estructura general de las inversiones.

Por supuesto, cada propuesta de inversión en los aeropuertos del País será verificada sea con el ORSNA, sea con las Autoridades locales, en manera de garantizar la correlación entre las necesidades propias del área servida y las indicaciones generales de planeamiento del sector aeroportuario establecidas a nivel federal. Por ejemplo, serán examinadas todas las necesidades de saneamiento ambiental y de mitigación de futuros fenómenos de impacto ocasionados por las actividades aeronáuticas.

MAXIMO BONCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

002088-4373*



Aeropuerto		Proyecciones de tráfico									
		Pasajeros					Toneladas de carga				
		1997	2001	2006	2016	2026	1997	2001	2006	2016	2026
Bariloche	Pliego	373.000	405.000	413.000	425.000	432.000	794	992	1.324	2.359	4.205
	UBS	363.861	456.313	558.587	805.458	1.103.579	806	995	1.278	2.027	3.052
Catamarca	Pliego	52.000	59.000	69.000	91.000	113.000	196	224	262	344	427
Pasajeros: sólo tráfico nacional	UBS	45.331	55.820	70.550	91.778	119.857	206	246	302	442	616
Comodoro Rivadavia	Pliego	340.000	438.000	567.000	912.000	1.385.000	7.453	14.904	24.812	51.089	87.133
	UBS	299.442	426.077	579.064	1.043.119	1.851.324	6.555	8.737	12.204	21.433	39.993
Cordoba	Pliego	1.306.000	1.641.000	1.955.000	2.673.000	3.475.000	3.070	3.679	4.622	6.450	8.603
	UBS	1.201.876	1.517.395	1.891.879	2.637.950	4.057.996	5.876	7.198	8.924	13.272	18.874
Esquel	Pliego	40.000	53.000	73.000	124.000	195.000	38	47	61	97	146
Pasajeros: sólo tráfico nacional	UBS	20.850	29.616	41.378	74.130	121.990	64	90	129	256	457
Formosa	Pliego	55.000	63.000	74.000	97.000	121.000	101	115	135	177	220
Pasajeros: sólo tráfico nacional	UBS	63.993	78.996	94.525	130.074	169.748	125	151	189	283	403
General Pico	Pliego	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Pasajeros: sólo tráfico nacional	UBS	7.291	9.849	12.865	19.496	26.402	0	0	0	0	0
Iguazu	Pliego	265.000	314.000	365.000	469.000	584.000	240	275	321	420	522
	UBS	261.006	327.141	400.510	577.887	792.928	302	374	483	769	1.166
Jujuy	Pliego	88.000	100.000	117.000	154.000	191.000	799	914	1.067	1.399	1.739
	UBS	70.549	89.986	109.678	157.045	214.037	845	1.067	1.374	2.200	3.357
La Rioja	Pliego	56.000	64.000	75.000	88.000	122.000	187	214	250	327	407
Pasajeros: sólo tráfico nacional	UBS	55.909	68.341	81.658	112.249	146.679	149	178	221	329	464
Malargüe	Pliego	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Pasajeros: sólo tráfico nacional	UBS	12.330	14.006	16.350	22.144	29.776	0	0	0	0	0
Mar del Plata	Pliego	634.000	749.000	855.000	1.025.000	1.139.000	324	379	461	683	1.011
	UBS	713.460	873.451	1.072.805	1.629.421	2.488.907	231	282	363	604	1.010
Mendoza	Pliego	901.000	1.317.000	1.895.000	3.165.000	4.390.000	3.200	4.146	5.460	9.787	13.072
	UBS	797.667	1.159.385	1.741.374	3.267.102	4.982.579	3.139	4.553	7.067	13.863	22.881
Parana	Pliego	44.000	55.000	68.000	97.000	126.000	42	48	56	73	91
Pasajeros: sólo tráfico nacional	UBS	43.459	57.278	74.306	115.669	165.734	84	108	141	223	327
Posadas	Pliego	158.000	251.000	364.000	608.000	858.000	609	687	790	1.014	1.244
Pasajeros: sólo tráfico nacional	UBS	133.671	164.894	197.267	271.371	354.214	664	797	989	1.465	2.066
Puerto Madryn	Pliego	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Pasajeros: sólo tráfico nacional	UBS	5.357	6.615	8.289	12.811	19.227	3	4	6	12	20
Reconquista	Pliego	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Pasajeros: sólo tráfico nacional	UBS	2.205	2.931	3.858	6.427	10.167	0	0	0	0	0
Resistencia	Pliego	110.000	121.000	135.000	160.000	180.000	1.064	1.170	1.302	1.547	1.743
	UBS	151.075	192.984	235.411	337.471	460.247	1.261	1.565	1.971	3.022	4.420
Rio Cuarto	Pliego	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Pasajeros: sólo tráfico nacional	UBS	12.489	15.968	19.479	27.916	38.052	16	20	25	39	59
Rio Gallegos	Pliego	452.000	573.000	611.000	665.000	701.000	1.828	2.172	2.662	3.844	5.266
	UBS	262.811	339.201	435.863	691.990	1.015.967	1.754	2.194	2.862	4.688	7.309
Rio Grande	Pliego	158.000	185.000	225.000	333.000	493.000	1.408	1.647	2.004	2.966	4.391
	UBS	150.646	191.208	243.871	396.248	643.065	1.712	2.119	2.768	4.720	8.053
Salta	Pliego	362.000	465.000	581.000	810.000	1.010.000	1.047	1.244	1.524	2.201	3.015
	UBS	401.029	523.369	681.191	1.038.690	1.418.478	1.398	1.800	3.122	3.750	5.309
San Fernando	Pliego	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Pasajeros: sólo tráfico nacional	UBS	652	798	972	1.454	2.190	0	0	0	0	0
San Juan	Pliego	86.000	98.000	115.000	150.000	197.000	282	316	358	438	501
	UBS	104.589	126.664	154.513	212.978	278.728	322	381	465	667	813
San Luis	Pliego	81.000	120.000	187.000	356.000	539.000	110	125	148	192	238
	UBS	58.786	72.568	86.834	119.473	155.913	128	154	194	291	416
San Rafael	Pliego	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Pasajeros: sólo tráfico nacional	UBS	13.773	18.608	22.269	36.840	49.891	38	50	67	111	163
Santa Rosa	Pliego	55.000	73.000	103.000	185.000	313.000	44	51	64	94	153
Pasajeros: sólo tráfico nacional	UBS	34.736	43.668	53.479	77.193	105.739	42	53	66	99	152
Santiago del Estero	Pliego	51.000	58.000	68.000	89.000	110.000	159	191	208	278	345
Pasajeros: sólo tráfico nacional	UBS	32.275	39.832	47.660	65.571	85.576	152	183	228	341	484
Tucumán	Pliego	414.000	480.000	519.000	617.000	749.000	1.744	1.942	2.245	3.001	4.014
	UBS	438.307	533.598	593.418	744.706	952.225	2.063	2.451	2.763	3.579	4.752
Viedma -	Pliego	53.000	65.000	83.000	133.000	200.000	38	47	61	97	146
Pasajeros: sólo tráfico nacional	UBS	34.736									

Aeropuerto: Bariloche

Ciudad de 100.000 habitantes con preeminente importancia turística. El aeropuerto se encuentra a 12 km de la ciudad con una pista de asfalto de 2.348 x 48 m, plataforma aviones de 30.000 m², terminal de pasajeros de 3.800 m², estacionamiento para 280 vehículos. No existe área carga específica y la pavimentación de las infraestructuras se encuentra en general en malas condiciones. Actualmente se encuentra en curso de realización una nueva terminal de pasajeros en dos niveles con pasarelas telescópicas (12.000 m²) y están programadas la ampliación de la plataforma, una nueva terminal de carga y nuevos equipamientos de la torre de control. El tráfico es de cabotaje e internacional.

Previsiones de tráfico (elaboración UBS):

Año	1996	2000	2010	2020	2026
Pasajeros	332.000	438.000	651.000	919.000	1.104.000
Carga (t)	500	900	1.500	2.400	3.300
Mov. comerciales	8.600	9.800	14.400	20.200	24.300
Mov. av. general	1.200	1.300	1.500	1.900	2.100

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

- en los primeros tres años: repavimentación de la pista, de la calle de rodaje (2.050 m) y de la plataforma, sellado de las juntas, realización de 17 km de alambrado y de 5 km de calles internas, renovación de los sistemas luminosos de asistencia al vuelo (A.L.S. cat. I, PAPI), adquisición del mobiliario del nuevo terminal y de tres pasarelas telescópicas;
- a breve plazo (años 4 y 5): red desagüe cloacal y planta de depuración líquidos cloacales.

Tareas relativas a la ampliación de capacidad: nueva terminal de pasajeros (primer año de la concesión) y, en los años 16-19 de la concesión:

- prolongación de la pista hasta alcanzar una longitud total de 4.200 m (ancho 45 m + banquinas 7,5 m), considerando la posible utilización del aeropuerto por un B 747-400 a plena carga;
- realización de aprox. 2.400 m de nuevas calles de rodaje;
- nuevos sistemas luminosos de asistencia al vuelo;
- adecuación de los alambrados (5 km) y de las calles de servicio (2 km).

En el curso del periodo de concesión, se evaluará la efectiva necesidad de las inversiones de desarrollo infraestructural indicadas, así como la real factibilidad de tales obras. También se verificarán y desarrollarán las potencialidades comerciales del aeropuerto, considerando de manera especial la importancia de la escala desde el punto de vista turístico.



MAXIMO BOMCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

ANUAL

Aeropuerto: Bariloche

TIPO	DETALLE	DESCRIPCIÓN	SUPERFICIE	PRECIO	AÑO																			TOTAL													
					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			
M	REP. PISTA	HI. ASF. FLUIDAS. LIGAS	2340	48	40	4500																															
M	REP. CALLE RODAJE	HI. ASF.	2050	23	40	1886																															
M	REP. PLATAFORMA	HI. ASF. REPARACIÓN LIGAS	170	183	40	2244																															
M	REP. BANQUINAS	REGO ASFÁLTICO																																			
M	SELLADO JUNTAS	PLATAFORMA																																			
S	DESCONTAMINACIÓN																																				
S	ALAMBRADO SEGURIDAD	PORTONES	17346	1	20	345																															
S	CAMINO SEGURIDAD		5940	4	30	300	304																														
S	BAULIZAMIENTO	RENOVACIÓN PARCIAL																																			
S	A.L.S.	CATI																																			
S	AYUDAS VISUALES	PAMI																																			
M	CARTELES INFORMATIVOS																																				
S	DEMARCACIÓN DIURNAS																																				
S	MOBILIARIO	NAUVA TERMINAL																																			
S	PASARELA TELESCÓPICA	TRES																																			
S	RED DESAGÜES CLOAC.	INTERCONEXIÓN																																			
S	RED ELÉCTRICA																																				
S	PLANTA LÍQUIDOS CLOAC.																																				
S	GRUPO ELECTROGENOS	75VA																																			
S	LÍNEA DE URGENCIA	AUTOMATACIÓN																																			
TOTALES GENERALES ANUALES																																					
C	TERMINAL DE PASAJEROS	COMPLETAMIENTO	11000																																		
C	AMPLIACIÓN PISTA		1841	1	120																																
C	BANQUINAS PISTA		1841	18	35																																
C	AMPLIACIÓN RODAJE		2441	23	120																																
C	DEMARCACIÓN DIURNAS																																				
C	BAULIZAMIENTO	CATI																																			
C	A.L.S.	CATI																																			
C	A.L.S. REDUCIDO																																				
C	CARTELES INFORMATIVOS																																				
C	ALAMBRADO SEGURIDAD																																				
C	CAMINO SEGURIDAD		5000	1	20																																
TOTALES GENERALES ANUALES			16000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				

MAXIMO BOMCHIL

Aeropuerto: Catamarca

Centro comercial y cultural, capital de una Provincia con preeminente vocación agrícola. El aeropuerto, ubicado a 15 km de la ciudad, posee una pista de asfalto de 2.800 x 30 m y una plataforma de aviones de 8.000 m², ambas con pavimentación deteriorada; la terminal de pasajeros es de 2.900 m², con estacionamiento vehicular con 70 plazas. No existe terminal de carga. No se señalan trabajos de ampliación en curso de ejecución. El tráfico es solamente de cabotaje y no se prevén cambios en el futuro.

Previsiones de tráfico (elaboración UBS):

Año	1996	2000	2010	2020	2026
Pasajeros	41.000	54.000	76.000	103.000	120.000
Carga (t)	100	200	300	400	500
Mov. comerciales	2.700	3.000	4.100	5.600	6.600
Mov. av. general	600	700	800	1.000	1.100

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

- en los primeros dos años: repavimentación de la pista, de las banquetas y de las calles de rodaje (1.050 m), realización de 9,2 km de alambrado y de 3,8 km de calles internas, adecuar la red desagüe pluvial y la red eléctrica, instalación de un nuevo grupo eléctrico;
- a breve plazo (años 3-6 de la concesión): adecuar el sistema de asistencia al vuelo (balizamiento, A.L.S. sencillo, PAPI) y la planta de depuración líquidos cloacales;
- la repavimentación de la plataforma está prevista para el año 11.

Tareas relativas a la ampliación de capacidad:

- inmediatas reparaciones de la terminal de pasajeros y adecuación del sistema de acondicionamiento del aire y de los controles de seguridad internos y externos;
- realización de un terminal de carga en el año 14 de la concesión, con simultánea puesta en obra de los relativos sistemas de instalaciones y accesos;
- ampliación de la terminal de pasajeros (años 22-25 de la concesión), con mobiliario y simultánea potenciación de las instalaciones y de las áreas de estacionamiento vehicular.

En el curso del periodo de concesión, podría resultar oportuno verificar la eventual necesidad de efectuar inversiones de ampliación del área terminal de pasajeros, con el fin de adecuar la oferta a las tendencias de crecimiento de la demanda e incrementar la rentabilidad comercial del entero sistema.



MAXIMO BOMCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

Aeropuerto: Catamarca

A circular library stamp with a double-line border. Inside, the number "4377" is stamped in a large circle at the bottom, with "EST. 1962" in smaller letters at the top.

MOBOMCHL
SENTANTE LEGA

Aeropuerto: Comodoro Rivadavia

Centro importante de extracción petrolífera; existe una zona franca recientemente se inauguró un puerto marítimo de gran capacidad. El aeropuerto, ubicado a 11 km de la ciudad, posee dos pistas de hormigón de 2.750 m y una tercera de tierra que no se usa. La plataforma para los aviones comerciales (en hormigón) es de aprox. 43.200 m², la parte destinada a los aviones cargueros es de 21.600 m². La terminal de pasajeros es de más de 4.000 m² con estacionamiento vehicular de 800 plazas. Existe una terminal de carga de aprox. 2.000 m². No se señalan trabajos de desarrollo del aeropuerto en curso de ejecución. El aeropuerto está habilitado para tráfico internacional, pero actualmente no se utiliza por este tipo de tráfico.

Previsiones de tráfico (elaboración UBS):

Año	1996	2000	2010	2020	2026
Pasajeros	268.000	400.000	735.000	1.311.000	1.921.000
Carga (t)	6.100	8.100	15.600	28.400	39.500
Mov. comerciales	11.600	13.800	24.300	43.900	34.700
Mov. av. general	1.600	1.800	2.200	2.700	3.000

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

- en los primeros tres años: repavimentación de la pista, de 28.000 m² de plataforma y de las calles de rodaje, realización de 12 km de alambrado y 2,8 km de camino de seguridad, adecuación del sistema de drenaje y de la red agua potable, instalación de calefacción en el edificio terminal;
- a breve plazo (años 4-6 de la concesión): adecuación del sistema de asistencia al vuelo (balizamiento, PAPI), conexión de la red cloacal y nueva planta de depuración, instalación de dos pasarelas telescópicas;
- la iluminación de la plataforma está prevista para el año 9.

Tareas relativas a la ampliación de capacidad:

- ampliación del área de carga en tres fases sucesivas (años 3, 16 y 22), adecuando en el mismo tiempo la red vial y el estacionamiento;
- ampliación de la terminal de pasajeros en dos fases sucesivas (años 8 y 18), con mobiliario y ampliación de las redes y de la usina eléctrica;
- ampliación de la plataforma (7.400 m²) en el año 10;
- ampliación del sistema de calles de rodaje (más de 10.000 m²) y adecuación del sistema de asistencia al vuelo antes del año 14;
- ampliación de la planta de depuración en el año 23 de la concesión.

En el curso del periodo de concesión se evaluará la efectiva necesidad de proceder a la ampliación prevista para el área de carga y al desarrollo del sistema de calles de rodaje; también se evaluará la eventual necesidad de crear nuevas áreas para el estacionamiento vehicular con el fin de hacer frente a la demanda futura.



Aeropuerto: Comodoro Rivadavia

Aeropuerto: Córdoba

Córdoba es la segunda ciudad importante del País, con aproximadamente 3 millones de habitantes; es un importante centro comercial e industrial. El aeropuerto está ubicado a 8,5 km del centro de la ciudad y posee dos pistas: una de hormigón de 3.200 x 45 m y la otra de asfalto de 2.300 x 45 m en condiciones deterioradas. La plataforma tiene una superficie de 53.000 m² y permite el estacionamiento de 9 aviones. La terminal de pasajeros tiene una superficie de aproximadamente 10.000 m², posee dos pasarelas telescopicas y un estacionamiento para 250 vehículos. Existe una terminal de cargas de una empresa privada que utiliza parte de un hangar de la Fuerza Aérea. El aeropuerto está al servicio del tráfico de cabotaje e internacional y es el principal aeropuerto alternativo a los aeropuertos de Buenos Aires.

Previsiones de tráfico (elaboración UBS):

Año	1996	2000	2010	2020	2026
Pasajeros	1.097.000	1.450.000	2.238.000	3.291.000	4.058.000
Carga (t)	5.600	6.900	10.500	15.300	18.900
Mov. comerciales	23.000	26.000	39.000	56.000	68.000
Mov. av. general	4.200	4.600	5.600	6.800	7.600

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

- en los primeros tres años: reparación de la pista principal y de la pista secundaria, de las calles de rodaje y de la plataforma, realización de 10,9 km de alambrado de seguridad, completamiento del sistema de balizamiento, instalación de un ALS (cabecera 36), reparación de las losas de techo de la terminal de pasajeros, adecuación de la red de agua potable, automatización de las luces de emergencia, adecuación del sistema de iluminación de la plataforma;
- a corto plazo (entre el año 3 y el año 5 de la concesión): completamiento del camino perimetral (2,3 km), instalación de un PAPI y del faro de aeródromo, tareas de remodelación del edificio ACC, tareas de reparación de las redes aguas cloacales y aguas pluviales, realización de una planta de depuración líquidos cloacales y de un horno incinerador.

Por lo que se refiere a las tareas relativas a la ampliación de la capacidad operativa, se señalan:

- ampliación de la pista y de las calles de rodaje hasta la Zona Franca (en los primeros tres años de la concesión),
- la ampliación de la terminal de pasajeros en tres fases sucesivas (3.600 m² en el segundo año de la concesión, 4.800 m² en el año 3 y 4.800 m² en el año 18) con el relativo mobiliario, pasarelas telescopicas, y potenciación del sistema de distribución de equipaje (en el año 11 de la



concesión);

- contemporáneamente con la primera fase de realización de la terminal, nueva torre de control y grupo operativo (750 m²);
- ampliación y modernización de la Dirección Provincial de Aeronáutica (durante los primeros 5 años de la concesión);
- ampliación del estacionamiento vehicular (7.500 m²), en fases sucesivas;
- en el año 13 de la concesión, realización de una terminal de carga (2.000 m²), con la relativa calle de acceso;
- entre los años 16 y 19 de la concesión, nueva ampliación de la pista principal, con relativas banquinas, calles de rodaje, y sistemas luminosos de asistencia al vuelo, ampliación de la plataforma (aprox. 42.000 m²), construcción de una terminal para la "aviación general" (1.000 m²).

En el curso del periodo de concesión, se podrán tomar en consideración eventuales inversiones alternativas con respecto a las propuestas en el presente plan de inversiones, finalizadas en mejorar al máximo la seguridad, la funcionalidad operativa y la rentabilidad financiera del aeropuerto.

En especial se evaluará la oportunidad de limitar el desarrollo infraestructural (en el caso de que se presente como no necesario desde el punto de vista operativo) y de fomentar, por el contrario, incrementos de otros subsistemas del aeropuerto y de los estacionamientos vehiculares.



MAXIMO BONCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

Aeropuerto: Cordoba

ORIGINAL

MAXIMO BOMCHI

Aeropuerto: Esquel

Ciudad de aproximadamente 37.000 habitantes, con algunos lugares de interés turístico y actividad ganadera.

El aeropuerto, ubicado a 24 km de la ciudad, está dotado de una pista de hormigón de 2.400 x 40 m y de una pista de tierra compactada. La plataforma de aviones, también de hormigón, es de aprox. 7.000 m². La terminal de pasajeros, renovada recientemente, tiene una superficie de aprox. 4.000 m², con estacionamiento para 70 vehículos. El tráfico de carga es gestionado en dos edificios de propiedad de las compañías aéreas.

No se señalan tareas de ampliación en curso. El aeropuerto sirve modestas cantidades de tráfico de cabotaje y no están previstas modificaciones.

Previsiones de tráfico (elaboración UBS):

Año	1996	2000	2010	2020	2026
Pasajeros	18.400	27.600	52.900	91.300	122.000
Carga (t)	30	80	160	300	430
Mov. comerciales	1.900	1.900	3.600	6.300	8.400
Mov. av. general	300	300	400	500	600

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

- en los primeros tres años: repavimentación de la pista, de la plataforma y de las calles de rodaje, completamiento de los alambrados de seguridad y realización de 3,9 km de calles internas, ampliación de los estacionamientos vehiculares, instalación de nuevos sistemas luminosos de alta intensidad y del PAPI, adecuación de la red de agua potable, instalación de transformador, grupo electrógeno y sistema de automatización de las luces de emergencia;
- en el año 4: una nueva planta de depuración líquidos cloacales.

Las tareas relativas al incremento de capacidad operativa se concentran en los años 6-11 de la concesión y se refieren a:

- ampliación de la plataforma y del sistema de las calles de rodaje (con el relativo balizamiento);
- ampliación de la terminal de pasajeros con mobiliario y respectivas tareas de adecuación de redes, instalaciones, calles de acceso y de servicio y áreas de estacionamiento.

En el curso del periodo de concesión, se evaluará la necesidad de eventuales inversiones adicionales para asegurar condiciones operativas standard e incrementar la funcionalidad del sistema.

Al mismo tiempo se evaluará la efectiva necesidad de realizar las inversiones previstas para incrementar la capacidad, con relación al efectivo crecimiento de la demanda.

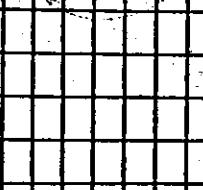


MAXIMO BONCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

Aeropuerto: Esquel

TIPO	DETALLE	DESCRIPCIÓN	SUPERFICIE	PRECIO	TOTAL																											
					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		
M	REPAV. PISTA	HORNADÓN PRESADO	2400	40	50	2600	2000																									
M	REPAV. CALLE RODAJE	HORNADÓN PIRURAS FRESADO	540	18	300																											
M	REPAV. PLATAFORMA	HORNADÓN PRESADO	99	88	10	67																										
M	REPAV. BANQUINAS	PIEGO																														
M	SELLADO JUNTAS	DE PISTA, RODAJE, PLATAFORMA																														
M	DESCONTAMINACIÓN																															
S	ALAMBRADO SEGURIDAD	ACCESO																														
S	CAMINO SEGURIDAD	ÁREA OPERATIVA	3900	4	20	312																										
S	BALIZAMIENTO	DE ALTA INTENSIDAD																														
S	AYUDAS VISUALES	PAPI																														
M	DEMARCARIÓN DIURNA																															
M	TERMINAL DE PASAJEROS	REMODELACIONES VARIAS																														
S	CAMINO ACCESO	ASFALTO	100	7	25	18																										
S	ESTACIONAMIENTO VEH.	ASFALTO	3600	1	25	90																										
S	RED AGUA POTABLE	AMPLIAR CAPACIDAD																														
S	RED ELÉCTRICA	TRANSFORMADOR																														
S	PLANTA LIQUIDOS CLORAC.																															
S	GRUPOS ELECTRÓGENOS	TERMA																														
S	LUZ EMERGENCIA	AUTOMATIZACIÓN																														
TOTALES GENERALES ANUALES																																
C	BANQUINAS RODAJE		500	15	40																											
C	CONSTRUCCIÓN RODAJE	FRENTE NUEVA TERMINAL PAS.	500	23	120																											
C	CONSTR. PLATAFORMA	FRENTE NUEVA TERMINAL PAS.	100	70	120																											
C	BALIZAMIENTO	COMPLETAR DE ALTA INTENSIDAD																														
C	CARTELES INFORMATIVOS																															
C	ALAMBRADO SEGURIDAD																															
C	TERMINAL DE PASAJEROS	SEGUN INDICAC. PLENO																														
C	MOBILIARIO	10% COSTO TERMINAL PAS.																														
C	CAMINO ACCESO		1000	7	40																											
C	ESTACIONAMIENTO VEH.		4320	1	40																											
C	RED AGUA POTABLE	AMPLIACIÓN																														
C	RED DE GAS	AMPLIACIÓN																														
C	RED DESAGÜES CLORAC.	AMPLIACIÓN																														
C	RED DESAGÜES PLUV.	AMPLIACIÓN																														
C	RED ELÉCTRICA	AMPLIACIÓN																														
C	RED TELEFÓNICA	AMPLIACIÓN																														
C	RED DE INCENDIO	AMPLIACIÓN																														
C	GRUPOS ELECTRÓGENOS	75 KVA																														
C	ILUMINACIÓN PLAT. AVIÓN	AMPLIACIÓN																														
C	ILUMINACIÓN ACCESOS	AMPLIACIÓN																														
C	ILUMINACIÓN CALLES SEV.	AMPLIACIÓN																														
C	RED Y CÁMARAS CCTV	AMPLIACIÓN																														
TOTALES GENERALES ANUALES			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		

ORIGINAL



ANEXO DOMIC.

PRESENTANTE LEG.

Aeropuerto: Formosa

La ciudad tiene 190.000 habitantes y es un importante centro económico y comercial en el límite con Paraguay. El aeropuerto está ubicado a 7 km de la ciudad, tiene una terminal de pasajeros de 1.000 m², una pista de asfalto de 1.800 x 40 m y tres plataformas de hormigón para estacionamiento de aviones: una de 7.500 m², para aviones comerciales con tres posiciones, una de 6.000 m² para aviación general y la tercera para servicio de los hangares.

El aeropuerto se usa para tráfico de cabotaje e internacional.

Previsiones de tráfico (elaboración UBS):

Año	1996	2000	2010	2020	2026
Pasajeros	58.000	76.000	108.000	152.000	174.000
Carga (t)	80	150	220	330	400
Mov. comerciales	1.300	1.600	2.300	3.100	5.600
Mov. av. general	760	800	1.000	1.200	1.400

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

- en los primeros dos años: repavimentación de la pista, de la calle de rodaje y de la plataforma, actualización del balizamiento, instalación de nuevos grupos electrógenos y automatización de las luces de emergencia, construcción de tanque y cisterna para agua potable, reconstrucción de las redes de drenaje;
- a breve plazo (años 3-6 de la concesión): realización de 4,9 km de alambrado y de 1,2 km de camino perimetral, instalación de un PAPI, realización de una planta de depuración líquidos cloacales.

Tareas relativas a la ampliación de capacidad (a realizarse hasta el año 7 de la concesión):

- ampliación de la terminal de pasajeros (aprox. 800 m²) y su respectivo mobiliario y trabajos para adecuar las redes;
- ampliación de la terminal de carga (200 m²) con su respectivo sistema de acceso.

En los años 16-18 de la concesión está prevista la ampliación de 300 m y el ensanche de la pista, con adecuación de banquinas, balizamiento, etc.

Durante el periodo de concesión, se evaluará la oportunidad/necesidad de realizar inversiones adicionales ligadas al incremento de los niveles de seguridad y funcionalidad operativa y/o al desarrollo de los aspectos comerciales presentes en el aeropuerto.

MAXIMO BOMCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

Aeropuerto: Formosa

PRESENTANTE LE

Aeropuerto: General Pico

002102

ORIGINAL

Ciudad de la Provincia de La Pampa, en el centro de una importante zona agrícola. Está en curso el desarrollo de una "Zona Franca". El aeropuerto, ubicado a 3,5 km de la ciudad, tiene una pista de asfalto de 1.682 x 30 m y una segunda pista de tierra compactada. No se poseen informaciones sobre las dimensiones y las características de plataforma, terminal de pasajeros y áreas de estacionamiento. No existe terminal de cargas.

No se señalan trabajos de ampliación en curso.

El aeropuerto actualmente sirve un tráfico muy modesto de cabotaje, que aumentará limitadamente en el futuro.

Previsiones de tráfico (elaboración UBS):

Año	1996	2000	2010	2020	2026
Pasajeros	1.200	9.300	15.500	22.200	26.400
Carga (t)	-	-	-	-	-
Mov. comerciales	300	500	800	1.200	1.400
Mov. av. general	2.500	2.200	3.400	4.100	4.600

Para este aeropuerto se prevén en el futuro solamente operaciones diurnas y visuales.

Las principales tareas previstas en el pliego son:

- tareas relativas a la terminal de pasajeros, en los años 6 y 16 de la concesión.
- mantenimiento de la pista, de las calles de rodaje y de la plataforma en los años 7 y 26 de la concesión.

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

MAXIMO BONCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

Aeropuerto: General Pico

TIPO	DETALLE	DESCRIPCIÓN	SUPERFICIE	PRECIO	AÑO																									TOTAL
					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	
M	REPAV. PISTA	JUNTAS Y FISURAS		1000																										500
M	DEMARCACIÓN DIURNA																													1500
	TOTALES GENERALES ANUALES				0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	100
C	TERMINAL DE PASAJEROS			500																										500
	TOTALES GENERALES ANUALES				0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1000

002103
ORIGINAL

POLIC
*4388

MAXIMO BOMCHU
REPRESENTANTE LEGAL

Aeropuerto: Iguazú

El aeropuerto está ubicado a 25 km de la ciudad y a sólo 6 km de las cataratas, que representan la principal atracción turística de la zona.

El aeropuerto posee una pista de asfalto de 3.300 x 45 m, dos calles de rodaje y una plataforma para estacionamiento de aviones de 16.000 m² con 5 posiciones de estacionamiento. La nueva terminal de pasajeros está en este momento en construcción, será terminada en el 1998 y tendrá una superficie total de 8.000 m². Se dispone de un estacionamiento vehicular con 100 plazas. No existe terminal de carga.

Están programadas la remodelación de la torre de control y del grupo operativo. El aeropuerto está habilitado para el servicio de tráfico de cabotaje e internacional.

Previsiones de tráfico (elaboración UBS):

Año	1996	2000	2010	2020	2026
Pasajeros	238.000	313.000	466.000	659.000	793.000
Carga (t)	270	350	590	900	1.200
Mov. comerciales	3.200	4.400	6.600	9.300	11.200
Mov. av. general	500	600	700	900	1.000

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

- en los primeros tres años: repavimentación de la pista y de las calles de rodaje, sellado de las juntas y iluminación de la plataforma, realización del alambrado de seguridad (14,5 km) y de la calle perimetral (5,4 km), mobiliario de la nueva terminal y 2 pasarelas telescopicas, integración de la red eléctrica y suministro de un nuevo grupo eléctrico, adecuación de las redes de gas, desague pluvial y agua potable;
- a corto plazo (años 4-5 de la concesión): repavimentación de las banquinas, instalación de un PAPI y realización de una planta de depuración líquidos cloacales.

Tareas relativas a la ampliación de capacidad:

- inmediata ampliación de la plataforma para aviones (8.600 m²);
- realización de un nuevo edificio de carga (150 m²) en el año 4;
- ampliación de la zona de estacionamiento vehículos (9.000 m²) en el año 6;
- iluminación de la plataforma aviones en el año 3.

Después del año 16 está previsto prolongar la pista hasta una longitud de 3.900 m, para permitir el uso del aeropuerto a los B 747-400.

Paralelamente se desarrollará el sistema de calles de rodaje y se adecuarán el balizamiento, el alambrado de seguridad y los caminos de seguridad.

Durante el periodo de concesión, se verificarán las hipótesis de desarrollo indicadas en el plan de inversiones, para evaluar su efectiva necesidad y favorecer la realización de inversiones que mejoren la rentabilidad del sistema, considerando el elevado interés turístico del área servida.

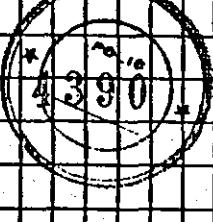


MAXIMO BONCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

Aeropuerto: Iguazu

TIPO	DETALLE	DESCRIPCIÓN	SUPERFICIE	PRECIO	TOTAL																												
					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
M	REPAV. PISTA	ASFÁLTICA	3300	45	30	2000	2455																										
M	REPAV. CALLE RODAJE	ASFALTO RREGO Y ASURAS	1680	23	10		382																										
M	REPAV. PLATAFORMA	HORMIGÓN	210	38																													
M	REPAV. BANQUINAS	ASFALTO RREGO			10																												
M	SELLADO BANTAS	PLATAFORMA																															
S	ALAMBRAZO SEGURIDAD	PERIMETRAL	14560	1	25	384																										384	
S	CAMINO SEGURIDAD	PERIMETRAL	5400	4	30	648																										648	
S	BALIZAMIENTO	ALTA INTENSIDAD																															800
S	ALS.	SENCILLA																															400
S	AYUDAS VISUALES	PAPI																														350	
S	CARTELES INFORMATIVOS																															50	
S	DEMARCACIÓN DIURNA																															600	
S	MOBILIARIO	PARA NUEVA TERMINAL																														300	
S	PASARELA TELESCÓPICA	PARA NUEVA TERMINAL																														1500	
S	RED AGUA POTABLE	POTABILIZADORA																														300	
S	RED DE GAS	PLANTA DE GAS LICUADO																														250	
S	RED DESAGÜES PLUV.	MAN. CANALES Y DABORNES																														500	
S	RED ELÉCTRICA	A RADIO AYUDAS																														500	
S	PLANTA LÍQUIDOS CLORO.																															500	
S	HORNO INCINERADOR																															300	
S	GRUPOS ELECTROGÉNOS	75KVA																														150	
S	LUZ EMERGENCIA	AUTOMATIZACIÓN																														50	
S	ILUMINACIÓN PLAT. AVIÓN																															200	
M	ILUMINACIÓN ACCESOS																															75	
M	ILUMINACIÓN CALLES SEV.																															35	
TOTALS GENERALES ANUALES			2114	3900	5145	1100	805	100	0	0	110	0	0	1500	1650	200	0	100	180	0	0	100	2055	2700	200	50	0	0	23110				
C	AMPLIACIÓN PISTA																															2304	
C	BANQUINAS RODAJE																															1848	
C	BANQUINAS PISTA																															768	
C	AMPLIACIÓN RODAJE																															2638	
C	AMPLIACIÓN PLATAFORMA																															1033	
C	DEMARCACIÓN DIURNA																															450	
C	BALIZAMIENTO	CATI																														550	
M	CARTELES INFORMATIVOS																															200	
S	ALAMBRAZO SEGURIDAD																															20	
S	CAMINO SEGURIDAD																															80	
S	TERMINAL DE CARGA																															105	
C	ESTACIONAMIENTO VEH.																															270	
C	ILUMINACIÓN PLAT. AVÓN																															250	
TOTALS GENERALES ANUALES			6	1393	250	105	6	270	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10646			

ORIGINAL



REPRESENTANTE LEGAL

Aeropuerto: Jujuy

Centro comercial e industrial, capital de la Provincia homónima cuyas actividades principales son la agricultura y la extracción de minerales. El aeropuerto, ubicado a 33 km de la ciudad, posee una pista de asfalto de 2.950 x 45 m y una plataforma de aviones de hormigón de 23.400 m². La terminal de pasajeros tiene una capacidad de aprox. 250 pasajeros/hora, con un estacionamiento para 100 vehículos. No existe área de carga.

No se señalan trabajos de ampliación en curso de realización.

El aeropuerto se utiliza para vuelos de cabotaje y también en el futuro la componente internacional resultará marginal.

Previsiones de tráfico (elaboración UBS):

Año	1996	2000	2010	2020	2026
Pasajeros	64.000	86.000	127.000	179.000	214.000
Carga (t)	900	1.000	1.700	2.600	3.400
Mov. comerciales	2.200	2.700	4.000	5.600	6.700
Mov. av. general	500	600	700	800	900

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

- en los primeros tres años: repavimentación de la pista y de 2.500 m de calles de rodaje, sellado de juntas, adecuación del balizamiento, realización de 9 km de alambrado y de 5,1 km de camino de seguridad, adquisición de un grupo eléctrógeno y sistema de automatización de las luces de emergencia;
- a breve plazo (antes del año 3): instalación de un PAPI, realización de un horno incinerador y de una planta de depuración líquidos cloacales;
- la iluminación de la plataforma aviones está prevista para el año 7 de la concesión.

Tareas relativas a la ampliación de capacidad:

- inmediato aumento del estacionamiento vehicular y relativa iluminación.

Durante el periodo de concesión, podría surgir la necesidad de efectuar algunas inversiones adicionales, con respecto a las actualmente previstas en el plan de inversiones, necesarias para garantizar la seguridad de las operaciones y la funcionalidad global del sistema.



MAXIMO BONCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

Aeropuerto: Jujuy

TIPO	DETALLE	DESCRIPCIÓN	SUPERFICIE	PRECIO	TOTAL																														
					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	
M	REPAV. PISTA	ASFALTO	2950	45	25	1500	1500																												
M	REPAV. CALLE RODAJE	ACCESO PLATAFORMA	2500	23		500	500																												
M	REPAV. PLATAFORMA	HORMIGON	260	90																															
M	REPAV. BANCUINAS	ASFALTO	8																																
M	SELLADO JUNTAS	PLATAFORMA	250			100																													
M	DESCONTAMINACIÓN		50			50																													
S	ALAMBRADO SEGURIDAD	ÁREA OPERATIVA	9000	1	20	160																													
S	CAMINO SEGURIDAD	ÁREA OPERATIVA	5100	4	20	408																													
S	BALIZAMIENTO	MEJORAR EQUIP. Y CABLEADO	300																																
S	AYUDAS VISUALES	PAÑI	350																																
S	CARTELES INFORMATIVOS		30																																
M	DEMARCACIÓN DIURNA		150																																
S	PLANTA LIQUIDOS CLOAC.		400																																
S	HORNO INCINERADOR		300																																
S	USINA		100																																
S	GRUPOS ELECTROGENOS	7KVA	150																																
S	LUZ EMERGENCIA	AUTOMATIZACIÓN	75																																
S	ILUMINACIÓN PLAT. AMÓN		300																																
TOTALES GENERALES ANUALES			2305	2000	1898	800	0	100	350	0	0	200	150	50	0	0	150	0	0	40	600	200	0	0	150	0	0	50	0	50	0	500	12643		
C/ ESTACIONAMIENTO VEH.																																			
C/ PREDICIONES CALLES SEV.																																			
C/ PRECIO																																			
C/ TOTALS GENERALES ANUALES																																			

02107
ORIGINAL
392

BOMCHIL
INTANTE LEGAL

2108
ORIGINALAeropuerto: La Rioja

La Rioja es una ciudad de 100.000 habitantes, centro comercial y cultural capital de la Provincia homónima cuyas actividades principales son la agricultura y la industria vitivinícola.

El aeropuerto, ubicado a 7 km de la ciudad, posee una pista de asfalto de 2.860 x 30 m y una plataforma aviones de hormigón de 7.200 m² (existe una segunda plataforma de 3.700 m² que no es utilizada). La terminal de pasajeros es de 890 m², con un estacionamiento para 100 vehículos. No existe terminal de cargas.

No se señalan trabajos de ampliación en curso de ejecución.

El aeropuerto se utiliza para vuelos de cabotaje y no están previstas modificaciones en la tipología de tráfico.

Previsiones de tráfico (elaboración UBS):

Año	1996	2000	2010	2020	2026
Pasajeros	51.000	66.000	93.000	126.000	147.000
Carga (t)	70	150	230	340	420
Mov. comerciales	2.100	2.500	3.400	4.600	5.400
Mov. av. general	600	700	800	1.000	1.100

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

- en los primeros dos años: repavimentación de la pista y ensanche a 45 m, repavimentación de las calles de rodaje y de las banquinas, sellado de juntas, modernización de la central eléctrica, instalación de nuevos grupos electrógenos y de un sistema de automatización de las luces de emergencia;
- a breve plazo (años 3-5 de la concesión): realización de 8,4 km de alambrado y de 3,5 km de camino de seguridad, mejorar el sistema luminoso de asistencia al vuelo, instalación de un A.L.S. reducido, de un PAPI (cabecera 02) y del faro de aeródromo, adecuación de las redes de gas, agua potable y cloacal y realización de una planta de depuración líquidos cloacales.

Tareas relativas a la ampliación de capacidad:

- inmediata ampliación de la terminal de pasajeros (1.800 m²), con los correspondientes trabajos para adecuar redes e instalaciones.

Durante el periodo de concesión, se evaluará la efectiva necesidad de proceder a las previstas inversiones de ampliación infraestructural y, al mismo tiempo, se evaluará la oportunidad de efectuar inversiones adicionales que garanticen la plena seguridad del sistema y su constante adecuación a la demanda de tráfico.


 MAXIMO BONCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

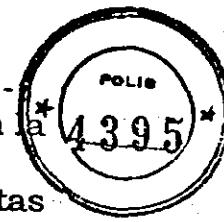
Aeropuerto: La Rioja

439

TIPO	DETALLE	DESCRIPCIÓN	SUPERFICIE	PRECIO	TOTAL																																					
					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								
S	REPAV. PISTA	ASFALTO; ANCHO 48 m	2880	30	40	2500	2648																																			
M	REPAV. CALLE RODAJE	ASFALTO	1800	23	20	300	300																																			
M	REPAV. PLATAFORMA	HORMIGÓN Y ASFALTO	103	55																																						
M	REPAV. BANQUINAS	PERFORADO Y RIEGO	4	20	657	100																																				
M	SELLADO JUNTAS	EN PLATAPORNA			300		100																																			
S	ALAMBRAZO SEGURIDAD	ÁREA OPERATIVA	8400	1	20		168																																			
S	CAMINO SEGURIDAD	ÁREA OPERATIVA	3500	4	20		180	100																																		
S	PLANTA LÍQUIDOS CLOAC.																																									
S	USINA																																									
S	GRUPOS ELECTROGÉNOS	275 KVA																																								
S	LUZ EMERGENCIA	AUTORIZACIÓN																																								
S	BALIZAMIENTO	PISTA ROJA Y PLATA.																																								
S	ALS.	REDUCIDO																																								
S	AYUDAS VISUALES	PAPICAR 02 Y FARO AD.																																								
S	CARTELES INFORMATIVOS																																									
M	DEMARCACIÓN DIURNA																																									
S	RED AGUA POTABLE	ALUM. TANQUE Y CISTERNA																																								
M	RED DE GAS	CONEX. GASODUCTO Y PL. REDUC.																																								
S	RED DESAGÜES CLOAC.																																									
TOTALS GENERALES ANUALES																																										
C	TERMINAL DE PASAJEROS	NUEVA TERMINAL																																								
C	MOBILIARIO	10% TERMINAL PASAJEROS																																								
C	RED DESAGÜES CLOAC.	AMPLIACIÓN																																								
C	RED ELÉCTRICA	AMPLIACIÓN																																								
SE	RED TELEFÓNICA	AMPLIACIÓN																																								
EX	RED DE INCENDIO																																									
	ILUMINACIÓN PIAT. AVIÓN	AMPLIACIÓN																																								
	ILUMINACIÓN ACCESOS	AMPLIACIÓN																																								
	RED Y CÁMARAS CCTV	AMPLIACIÓN																																								
TOTALS GENERALES ANUALES																																										
			10000	2250	820	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		

ORIGINAL

ORIGINAL

Aeropuerto: Malargüe

La ciudad constituye un punto de atracción turístico invernal situado en la Provincia de Mendoza.

El aeropuerto, ubicado a un sólo kilómetro de la ciudad, posee dos pistas de asfalto de 2.778 x 38 y 1.450 x 24 m. La plataforma tiene una superficie de aprox. 4.000 m². La terminal de pasajeros está siendo ampliada y presenta una superficie de 1.080 m², con un estacionamiento con capacidad para 30 vehículos. No existe terminal de carga.

El aeropuerto se usa para tráfico de cabotaje y pocos vuelos charter internacionales estacionales; siendo ésta tipología de demanda la misma prevista para el futuro.

Previsiones de tráfico (elaboración UBS):

Año	1996	2000	2010	2020	2026
Pasajeros	11.400	13.600	18.500	24.900	29.800
Carga (t)	-	-	-	-	-
Mov. comerciales	800	900	1.200	1.600	1.900
Mov. av. general	1.100	1.200	1.400	1.800	2.000

Para este aeropuerto están previstas solamente operaciones diurnas y a simple vista.

Las principales tareas previstas en el pliego son:

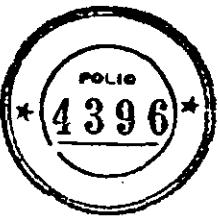
- mantenimiento de la pista, de la calle de rodaje y de la plataforma en los años 1, 6 y 20 de la concesión;
- realización del alambrado de seguridad en el tercero año;
- algunos trabajos relativos a la terminal de pasajeros en los años 12 y 23 de la concesión.

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

68
MAXIMO BONICHL
REPRESENTANTE LEGAL

002111

ORIGINAL



Aeropuerto: Malargüe

TIPO	DETALLE	DESCRIPCIÓN	SUPERFICIE	PRECIO	AÑO																				TOTAL										
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	TOTAL
M	REPAV. PISTA	JUNTAS Y REBAS		100																															
S	ALAMBRADO SEGURIDAD	AREA OPERATIVA Y MUESTRAS		150																															
M	DEMARCACIÓN DIURNA			30																															
		TOTALES GENERALES ANUALES		100	30	150	60	0	0	110	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		C. TERMINAL DE PASAJEROS																																	
		TOTALES GENERALES ANUALES			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0


 MAXIMO BONCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

Aeropuerto: Mar del Plata

Es el principal centro turístico balneario del País, ubicado a aprox. 400 km de Buenos Aires, y es también un importante puerto pesquero con industrias para la manufactura de los productos de la pesca.

El aeropuerto está ubicado a 10 km del centro de la ciudad y posee dos pistas: la principal es de 2.200 x 60 m, y la segunda (fuera de servicio) de 1.900 m. La plataforma es de 15.000 m² con siete estacionamientos para avión y otras dos en una plataforma auxiliar. La terminal de pasajeros tiene una superficie de 3.750 m², la terminal de carga tiene una superficie de 6.000 m². El estacionamiento tiene capacidad para 250 vehículos.

El aeropuerto sirve para tráfico de cabotaje e internacional.

Previsiones de tráfico (elaboración UBS):

Año	1996	2000	2010	2020	2026
Pasajeros	655.000	838.000	1.267.000	1.929.000	2.489.000
Carga (t)	10	270	450	790	1.000
Mov. comerciales	9.800	12.000	18.000	27.200	35.000
Mov. av. general	2.600	3.000	4.400	6.600	8.400

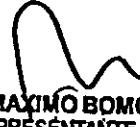
Las principales tareas previstas en el pliego para adecuar el aeropuerto al "nivel standard" y las tareas de mantenimiento son:

- en los primeros dos años: refuerzo y ensanche de la cabecera 31, instalación de dos PAPI, realización de 3,5 km de alambrado de seguridad y de 3,3 km de camino perimetral, iluminación de la plataforma aviones, trabajos varios en la terminal de pasajeros;
- a corto plazo (años 3-6): repavimentación de la pista principal, reparación de las juntas de la plataforma, realización de una planta líquidos cloacales, nuevos grupos electrógenos y automatización de las luces de emergencia.

Tareas relativas a la ampliación de capacidad:

- ampliación de la terminal de pasajeros (2.000 m² en el año 4 de la concesión y 1.200 m² en el año 27), montaje de dos pasarelas telescopicas, mobiliario, tareas para adecuar las redes y servicios, ampliación del sistema de distribución de equipaje;
- construcción de la nueva torre de control y del grupo operativo en el año 4 de la concesión;
- ampliación de la plataforma de aviones (12.600 m²) en el año 15;
- ampliación del sistema de calles de rodaje en el año 20.

Considerando la notable importancia turística del área servida, durante el periodo de concesión se evaluarán eventuales y posibles inversiones, especialmente para incrementar la oferta y mejorar el valor comercial del aeropuerto.



MAXIMO BOMCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

Aeropuerto: Mar del Plata

TIPO	DETALLE	DESCRIPCION	SUPERFICIE	PRECIO	TOTAL																																	
					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				
M	REPAV. PISTA	ASFALTO Y CAB. HORMIGON	2200	60	30																																	
M	REPAV. CALLE RODAJE	REFUERZO Y ENSANCHE CAB. 31	1700	23	40	1584																																
M	REPAV. PLATAFORMA	TOMA JUNTA Y REPARACIONES																																				
M	SELLADO JUNTAS	CABECERAS DE HORMIGON																																				
M	DESCONTAMINACION																																					
M	ALAMBRADO SEGURIDAD	AREA OPERATIVA	3500	1	20	70																																
S	CAMINO SEGURIDAD	PERMITRAL	3300	4	30	398																																
S	BALIZAMIENTO	RODAD. PISTA Y REPARACIONES					350																															
S	AYUDAS VISUALES	PAPI AMBAS CABECERAS					700																															
S	CARTELES INFORMATIVOS					40																																
M	DEMARCACION DIURNA	“ PISTA, RODAD. PLATAFORMA					150																															
S	TERMINAL DE PASAJEROS	REMODEL. MOSTRAD. CHECK IN					200																															
S	PLANTA LIQUIDOS CLOAC.					500																																
S	GRUPOS ELECTROGENOS	PARA CATI					200																															
S	LUZ2 EMERGENCIA	AUTOMATIZACION					76																															
S	ILUMINACION PLAT. AVION	18 PROYECTORES S/EFICIO					171																															
S	RED Y CAMARAS CCTV	INTERIOR Y EXTERIOR					100																															
S	DETECTORES DE INCENDIO					100																																
TOTALES GENERALES ANUALES						3031	270	425	600	800	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000			
C	BANDOINAS RODAJE		9000	1	30																																	
C	AMPLIACION RODAJE		138000	1	100																																	
C	AMPLIACION PLATAFORMA		180	70	100																																	
C	DEMARCACION DIURNA	COMPLEJO DE ALTA INTENIDAD																																				
C	BALIZAMIENTO	CARTELES INFORMATIVOS																																				
C	TERMINAL DE PASAJEROS	SEGUIN INDICAC. "PUEBLO"					1468	1468																														
C	OTROS EDIFICIOS	TWR GRUPO OPERATIVO	500	1	2500																																	
C	MOBILIARIO	10% TERMINAL PASAJEROS					1250																															
C	PASARELAS TELESCOPICAS		2	750000			1500																															
C	ESTACIONAMIENTO VEH.		4500	1	30																																	
C	RED AGUA POTABLE	AMPLIACION					100																															
C	RED DE GAS	AMPLIACION					50																															
C	RED DESAGÜES CLOAC.	AMPLIACION					200																															
C	RED ELECTRICA	AMPLIACION					300																															
C	RED TELEFONICA	AMPLIACION					200																															
C	RED DE INCENDIO	AMPLIACION					150																															
C	HORNOS INCINERADOR	PARA TODO EL AEROPUERTO					1000																															
C	GRUPOS ELECTROGENOS	100KVA					200																															
C	ILUMINACION PLAT. AVION	AMPLIACION					200																															
C	ILUMINACION CALLES SERV.					150																																

ORIGINAL

Aeropuerto: Mendoza

Ciudad con más de 1.5 millones de habitantes, importante centro comercial e industrial (industria alimenticia, mecánica, química). El aeropuerto, ubicado a 8 km de la ciudad, tiene una pista de 3.015 x 54 m con calle de rodaje paralela y una plataforma de aviones de 45.000 m²; todas las infraestructuras son en hormigón. La terminal de pasajeros, de reciente construcción, tiene una superficie de 12.800 m², con un área de estacionamiento para 380 vehículos (8.900 m²).

La terminal de carga (2.300 m²) es propiedad de una empresa privada. No se señalan trabajos de ampliación en curso, si no la próxima adquisición del nuevo equipamiento para la torre de control de vuelo. El aeropuerto sirve tráfico de cabotaje e internacional.

Previsiones de tráfico (elaboración UBS):

Año	1996	2000	2010	2020	2026
Pasajeros	685.000	1.062.000	2.288.000	3.882.000	4.983.000
Carga (t)	2.800	3.900	9.000	16.400	21.800
Mov. comerciales	16.100	21.900	45.700	76.600	97.900
Mov. av. general	2.800	3.100	3.700	4.600	5.100

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

- en los primeros dos años: repavimentación de la pista y de la calle de rodaje, reconstrucción de las banquinas, sellado de las juntas, realización de 15,3 km de alambrado de seguridad y de 4,5 km de camino de seguridad, modernización del sistema de balizamiento y automatización de las luces de emergencia;
- a corto plazo (años 3-5): repavimentación de la plataforma, instalación de un PAPI (cabecera 18), mejorar la iluminación de la plataforma, realización de un horno incinerador.

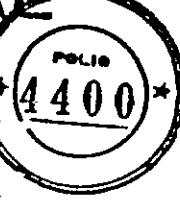
Tareas relativas a la ampliación de capacidad:

- ampliación de la terminal pasajeros (8.000 m² con dos pasarelas desde el año 5 al año 8 de la concesión; 9.300 m² con dos pasarelas desde el año 16 al año 19), adecuando también redes, instalaciones y áreas de estacionamiento vehicular;
- ampliación de la planta de depuración líquidos cloacales en el año 12;
- ampliación de la plataforma (aprox. 42.000 m²) en los años 16 y 17;
- ampliación de la pista de 400 m en el año 19, con relativo arreglo de banquinas, balizamiento y calles de rodaje;
- nuevo terminal de "aviación general" (500 m²) en el año 22 de la concesión;
- nuevo terminal de carga (500 m²) y potenciación del horno incinerador en el año 23.

MAXIMO BOMCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

Las dimensiones de desarrollo infraestructural propuestas serán verificadas en el curso del periodo de concesión, de cara a poder adecuar constantemente las inversiones a las reales necesidades expresadas por la demanda.

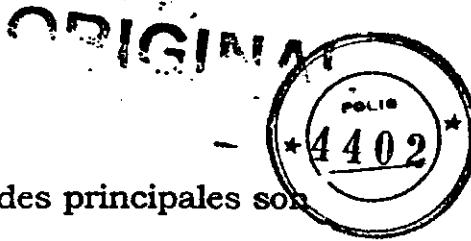
Dada la importancia especial de la ciudad de Mendoza en el sistema económico del País, se tomarán debidamente en consideración las inversiones destinadas a incrementar los aspectos comerciales del aeropuerto.



MAXIMO BONCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

Aeropuerto: Mendoza

MAXIMO DOMECHE
REPRESENTANTE LEGAL



Aeropuerto: Paraná

Centro comercial, capital de la Provincia cuyas actividades principales son la agricultura, la ganadería y la industria alimenticia.

El aeropuerto, ubicado a 7,5 km de la ciudad, tiene una pista de asfalto de 2.100 x 45 m con calle de rodaje paralela y una plataforma de hormigón de 12.600 m². La terminal de pasajeros, de reciente construcción, tiene una superficie de 3.400 m², con un estacionamiento para 80 vehículos. No existe la terminal de carga.

No se señalan trabajos de ampliación en curso.

El aeropuerto sirve al tráfico de cabotaje y no están previstas modificaciones al tipo de tráfico.

Previsiones de tráfico (elaboración UBS):

Año	1996	2000	2010	2020	2026
Pasajeros	39.000	54.000	90.000	135.000	166.000
Carga (t)	70	80	130	210	270
Mov. comerciales	2.700	3.800	6.300	9.400	11.500
Mov. av. general	1.000	1.100	1.300	1.600	1.800

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

- en los primeros dos años: repavimentación de la plataforma y de las banquinas, sellado de las juntas, realización de 5,3 km de alambrado de seguridad y de 2,9 km de calles internas, remodelaciones varias de la terminal de pasajeros;
- a corto plazo (años 4-7): repavimentación de la pista y de la calle de rodaje, instalación de un PAPI, adecuación de los sistemas luminosos de asistencia al vuelo, adecuación de la red de desagüe pluvial.

Tareas relativas a la ampliación de capacidad:

- realización inmediata de un pequeño edificio para las cargas (100 m²), adecuando consecuentemente la red de acceso vial.

En el curso del periodo de concesión, se verificará la necesidad de eventuales ulteriores inversiones de mantenimiento y adecuación a los niveles standard. Además se considerará la necesidad de construir una terminal de carga y la previsible oportunidad de realizar nuevas áreas para el estacionamiento vehicular.


 MAXIMO BOMCHIL
 REPRESENTANTE LEGAL

Aeropuerto: Posadas

El aeropuerto, ubicado a 7,5 km de la ciudad, tiene una pista de asfalto de 2.200 x 30 m y dos plataformas, una de 16.000 m² para aviones comerciales, aviación general y vuelos de carga, y la otra más chica para actividades de aeroclub; las playas de estacionamiento disponibles son 8. La terminal de pasajeros tiene una superficie de 6.700 m² distribuidos en 3 niveles de los cuales dos están al servicio del tráfico de pasajeros. Las pistas y las calles de rodaje están deterioradas.

En el aeropuerto se desarrollan también actividades de tipo internacional.

Previsiones de tráfico (elaboración UBS):

Año	1996	2000	2010	2020	2026
Pasajeros	122.000	159.000	225.000	303.000	354.000
Mercaderías (t)	590	760	1.100	1.700	2.100
Mov. comercial	2.200	2.800	4.000	5.400	6.300
Mov. Av. Gral.	1.600	1.700	2.100	2.500	2.900

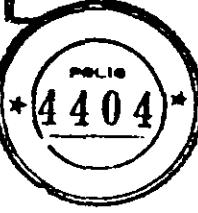
Las principales tareas previstas en el pliego para adecuar el aeropuerto al "nivel standard" y las tareas de mantenimiento son:

- en los primeros dos años: repavimentación y ensanche de la pista y de las calles de rodaje, repavimentación de la plataforma, realización del alambrado de seguridad (6,2 km), de la calle perimetral (4,2 km), de tanque y cisterna para agua potable y de obras de drenaje en la zona de la cabecera 01;
- a corto plazo (años 3-4): repavimentación de las banquinas, realización del balizamiento, instalación de una pasarela telescópica doble, realización de una planta de depuración líquidos cloacales, mejorar la iluminación de la plataforma.

Tareas relativas a la ampliación de capacidad:

- realización inmediata de la ampliación de la terminal de carga (200 m²), con su respectiva calle de acceso (año 3 de la concesión);
- en los años 18-20: ampliación de la terminal de pasajeros (1.500 m²) con relativo mobiliario, segunda pasarela telescópica, adecuación de las redes, ampliación de la plataforma de aviones (11.300 m²) y de las zonas de estacionamiento vehicular (12.300 m²).

Con respecto a las indicaciones del plan de inversiones, durante el periodo de concesión podrá ser necesario proponer algunas modificaciones a la distribución en el tiempo de las inversiones, con el fin de asegurar su correspondencia con las tendencias de crecimiento del tráfico. Eventuales inversiones adicionales podrán estar relacionadas con las actividades de mantenimiento programadas de las infraestructuras e instalaciones.



MAXIMO BOMCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

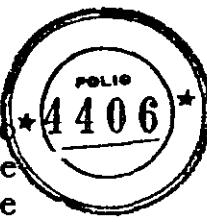
Aeropuerto: Posadas

ORIGINAL

AEROPUERTOS ARGENTINA 2000

2121

Aeropuerto: Puerto Madryn



El aeropuerto está ubicado a 5 km de la ciudad, con una pista de asfalto de 2.500 x 45 m. La plataforma es de hormigón y tiene una superficie de 4.800 m² con tres playas de estacionamiento para aviones. La terminal de pasajeros tiene una superficie de 900 m² con un estacionamiento para 40 vehículos. No existe terminal de carga.

El aeropuerto se usa sólo para vuelos de cabotaje.

Previsiones de tráfico (elaboración UBS):

Año	1996	2000	2010	2020	2026
Pasajeros	4.900	6.300	9.900	15.100	19.200
Carga (t)	3	4	8	15	20
Mov. comerciales	470	530	840	1.290	1.640
Mov. av. general	490	530	650	790	890

Para este aeropuerto están previstas en el futuro solamente operaciones diurnas a simple vista.

Las principales tareas previstas en el pliego son:

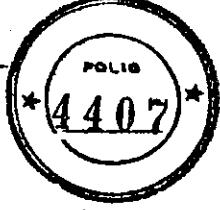
- mantenimiento de la pista, de la calle de rodaje y de la plataforma, en los años 6 y 25 de la concesión;
- realización del alambrado de seguridad en el tercero año;
- inversiones en la terminal de pasajeros en los años 7 y 27.

Teniendo en cuenta el potencial turístico del área servida, durante el período de concesión se evaluará la efectiva necesidad de eventuales obras para mejorar al máximo la seguridad de las operaciones, el nivel de servicio brindado y la rentabilidad del aeropuerto.

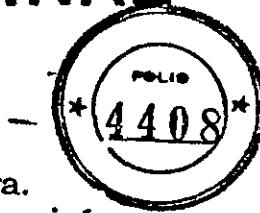
MAXIMO BOMCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

002122

ORIGINAL



MAXIMO BONCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

Aeropuerto: Reconquista

Centro de la Provincia de Santa Fé, con actividad agrícola y ganadera. El aeropuerto, ubicado a 7 km de la ciudad, posee dos pistas de hormigón de 2.800 x 50 m y 1.823 x 34 m. La plataforma de aviones tiene una superficie de 12.000 m². No se poseen informaciones sobre las dimensiones y características de la terminal de pasajeros ni de las áreas de estacionamiento vehicular. No existe terminal de carga.

No se señalan trabajos de ampliación en curso.

El aeropuerto es utilizado para un modesto tráfico de cabotaje.

Previsiones de tráfico (elaboración UBS):

Año	1996	2000	2010	2020	2026
Pasajeros	1.700	2.800	4.800	7.800	10.200
Carga (t)	-	-	-	-	-
Mov. comerciales	300	400	600	1.100	1.400
Mov. av. general	3.200	3.400	4.200	5.100	5.700

Para este aeropuerto están previstas en el futuro solamente operaciones diurnas y a simple vista.

Las principales tareas previstas en el pliego son:

- mantenimiento de la pista, de la calle de rodaje y de la plataforma en los años 4, 16 y 24 de la concesión;
- realización y mantenimiento del alambrado de seguridad en los años 1 y 5;
- inversiones en la terminal de pasajeros en el año 7.

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



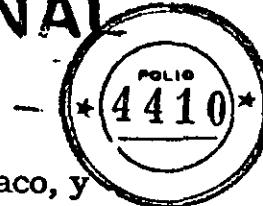
MAXIMO BOMCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

Aeropuerto: Reconquistा

TIPO	DETALLE	DESCRIPCIÓN	SUPERFICIE	PRECIO	AÑO		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	TOTAL
					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			
M	REPAV. PISTA	JUNTAS Y PIEZAS																																			
M	SELLADO JUNTAS	PISTA, RODAJE, PLATAFORMA		1400																																	
S	ALAMBRADO SEGURIDAD	AREA OPERATIVA Y MEXICANA	200	200																																	
M	DEMARCACIÓN DIURNA		55																																		
TOTALS GENERALES ANUALES			200	0	0	1400	255	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
C	TERMINAL DE PASAJEROS																																				
TOTALS GENERALES ANUALES			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			

60212
ORIGINAL
4409

MAXIMO BOMCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

Aeropuerto: Resistencia

La ciudad de Resistencia constituye la capital de la Provincia del Chaco, y tiene una población de 300.000 habitantes aproximadamente.

El aeropuerto, ubicado a 7,5 km del centro de la ciudad, posee una pista de asfalto de 2.770 x 45 m y una plataforma de aprox. 35.000 m².

La terminal de pasajeros posee un satélite para embarcar/desembarcar de los aviones y tiene una superficie de 6.700 m². No existe una terminal de carga.

No se poseen datos relativos a la superficie de estacionamiento vehicular.

No hay trabajos de desarrollo en curso de realización.

El aeropuerto es utilizado para tráfico de cabotaje y alternativa del tráfico internacional.

Previsiones de tráfico (elaboración UBS):

Año	1996	2000	2010	2020	2026
Pasajeros	134.000	185.000	274.000	384.000	460.000
Carga (t)	1.000	1.200	1.900	2.900	3.700
Mov. comerciales	6.300	7.100	10.100	13.900	16.600
Mov. av. general	1.300	1.400	1.700	2.000	2.300

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

- en los primeros dos años: repavimentación de la pista, de la calle de rodaje y de la plataforma, sellado de las juntas, realización de 11,5 km de alambrado de seguridad y de 5,3 km de camino de seguridad, remodelaciones varias de la terminal de pasajeros, realización del balizamiento de alta intensidad cat. I, instalación de un A.L.S. sencillo, adecuación de la red de agua potable y de los drenajes aguas pluvial;
- a corto plazo (años 3-4): repavimentación de las banquinas, instalación de un PAPI, realización de nuevas áreas de estacionamiento vehicular (7.500 m²) y de una planta de depuración líquidos cloacales.

Tareas relativas a la ampliación de capacidad:

- realización de un pequeño edificio para carga (200 m²), previsto en el año 4 de la concesión.

Durante el periodo de concesión, se establecerán eventuales inversiones adicionales relacionadas, en especial, con el mantenimiento de edificios e instalaciones, así como la realización de las obras necesarias para hacer frente, de manera adecuada, al futuro crecimiento de la demanda de tráfico.

MAXIMO BOMCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

Aeropuerto: Resistencia

TIPO	DETALLE	DESCRIPCIÓN	SUPERFICIE	PRECIO	TOTAL																																	
					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				
M	REPAV. PISTA	ASFALTO	2778	46	100	200	600	1500	400																													
M	REPAV. CALLE RODAJE	ASFALTO	500	23																																		
M	REPAV. PLATAFORMA	HORMIGON, LOSAS, PIQUERAS	36550	500																																		
M	REPAV. BANQUINAS	PIERLADO																																				
M	SELLADO JUNTAS	PLATAFORMA																																				
S	ALAMBRADO SEGURIDAD	AREA OPERATIVA	11800	1	20	250																																
S	CAMINO SEGURIDAD	AREA OPERATIVA	5300	4	20	424																																
S	BALIZAMIENTO	COMPLETO DE ALTA INTENS. CATI																																				
S	ALS.	SENCILLO																																				
S	AYUDAS VISUALES	PAPI																																				
S	CARTELES INFORMATIVOS																																					
M	DEMARCACIÓN DIURNA																																					
S	TERMINAL DE PASAJEROS	REODERACIONES VARIAS																																				
S	ESTACIONAMIENTO VEH.	PAVIMENTACION	7800	1	40	300																																
S	RED AGUA POTABLE	TORRE TANQUE Y CISTERNA																																				
M	RED DESAGÜES PLUV.	MANTENIMIENTO ZANJAS																																				
S	PLANTA LIQUIDOS CLORO,	ACTUALIZAR TECNOLOGIA																																				
TOTALES GENERALES ANUALES			1864	2030	1350	1100	700	1500	650	0	100	100	0	100	100	100	0	100	100	0	100	100	0	100	100	0	100	100	0	100	100	0	100	100	0	100	100	
TERMINAL DE CARGA																																						
MAXIMO BOMCHIL																																						
REPRESENTANTE LEGAL																																						

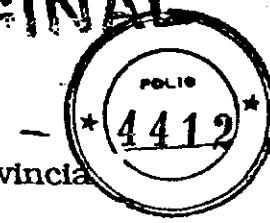
002126



ORIGINAL

MAXIMO BOMCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

ORIGINAL

Aeropuerto: Río Cuarto

La ciudad de Río Cuarto es un centro agrícola e industrial de la Provincia de Córdoba.

El aeropuerto se encuentra a 8 km de la ciudad; la zona destinada a las actividades de transporte aéreo civil se encuentra dentro de la Base Aérea militar.

El aeropuerto posee dos pistas de asfalto: de 2.283 x 50 m y 2.075 x 50 m.

La plataforma aviones tiene una superficie de 6.700 m².

La terminal de pasajeros tiene una superficie de 550 m² y dispone de 20 plazas para estacionamiento vehicular. No existe terminal de carga.

No se señalan trabajos de ampliación en curso de realización.

El aeropuerto es utilizado para un modesto tráfico de cabotaje y existen pedidos para nuevos vuelos.

Previsiones de tráfico (elaboración UBS):

Año	1996	2000	2010	2020	2026
Pasajeros	11.200	15.300	22.600	31.800	38.100
Carga (t)	-	-	-	-	-
Mov. comerciales	500	600	900	1.300	1.600
Mov. av. general	1.400	1.500	1.800	2.200	2.500

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

Las principales tareas previstas en el pliego son:

- mantenimiento de la pista, de la calle de rodaje y de la plataforma en los años 1, 16 y 27 de la concesión;
- inmediata realización del alambrado de seguridad;
- trabajos en la terminal de pasajeros en el año 12 de la concesión.

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

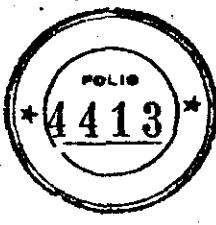


MAXIMO BOMCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

TIPO	DETALLE	DESCRIPCIÓN	SUPERFICIE	PRECIO	AÑO		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	TOTAL
					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			
M	REPAV. PISTA	JUNTAS Y PLUMAS	2883																																		
S	ALAMBRICO SEGURO	AREA OPERATIVA Y MILITAR	250																																		
M	DEMARCACIÓN DIURNA		100																																		
TOTALES GENERALES ANUALES			2833	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
C	TERMINAL DE PASAJEROS																																				
TOTALES GENERALES ANUALES			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			

002128

ORIGINAL



MAXIMO BONCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

Aeropuerto: Río Gallegos

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

El aeropuerto, ubicado a 4,5 km de la ciudad, tiene una pista de hormigón de 3.550 x 40 m con parcial calle de rodaje paralela y una plataforma de 16.000 m² también de hormigón. La terminal de pasajeros tiene una superficie de 2.400 m², con un estacionamiento para 160 vehículos.

Se utiliza un hangar de la Base Militar como terminal de carga (1.250 m²).

No se señalan trabajos de desarrollo en curso de realización.

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

Previsiones de tráfico (elaboración UBS):

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

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

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

Tareas relativas a la ampliación de capacidad:

- ampliación de la terminal de pasajeros (1.840 m² en el cuarto año de la concesión y 360 m² en el año 19), adecuando consecuentemente redes, instalaciones y áreas de estacionamiento vehicular;
- completam. calle de rodaje paralela en el año 17 y ampliación de la plataforma aviones (13.000 m²) en el año 18, con adecuación del balizamiento;
- ampliación de la zona carga (350 m² en el segundo año y 200 m² en el año 20), adecuando consecuentemente redes e instalaciones.

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



MAXIMO BONCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

Aeropuerto: Río Gallegos

Aeropuerto: Río Grande

Ciudad de aproximadamente 45.000 habitantes ubicada en la Tierra de Fuego; centro petrolero con presencia de industrias electrónicas, pesca y turismo. El aeropuerto se encuentra a 4 km de la ciudad y tiene una pista de asfalto de 2.000 x 40 m y una plataforma de hormigón de 8.400 m². La terminal de pasajeros tiene una superficie de 750 m² con un estacionamiento para 140 vehículos. No existe terminal de carga. No se señalan trabajos de ampliación en curso de ejecución. El aeropuerto es utilizado prevalentemente para tráfico de cabotaje, con una modesta actividad internacional.

Previsiones de tráfico (elaboración UBS):

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

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

- en los primeros dos años: repavimentación y ensanche a 45 m de la pista, sellado de juntas, realización de 7 km de alambrado de seguridad y de 2,5 km de camino de seguridad, realización de balizamiento de alta intensidad, instalación de un A.L.S. sencillo y de un PAPI, nuevos grupos electrógenos, automatización de las luces de emergencia, ampliación de las áreas de estacionamiento vehicular (3.000 m²), adecuación de la red desagüe cloacal;
- a corto plazo (años 3-5): realización de una planta de depuración líquidos cloacales y de un tanque para agua potable.

Tareas relativas a la ampliación de capacidad:

- ampliación de la terminal de pasajeros (1.100 m² en el año 6 de la concesión, con una pasarela telescópica y 700 m² en el año 19 con otra pasarela telescópica) y adecuación de las redes y de las instalaciones;
- prolongar la pista 300 m en el año 17 y adecuar, como consecuencia, las banquinas, la calle de rodaje paralela y el balizamiento;
- ampliación de la plataforma (7.600 m²) en el año 18;
- ampliación de la zona carga (300 m² en el año 3 y 200 m² en el año 20);
- ampliación del estacionamiento vehicular (5.800 m²) en el cuarto año;
- nuevos grupos electrógenos en el año 23.

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


MAXIMO BOMCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

Aeropuerto: Río Grande

Aeropuerto: Salta

Ciudad de aproximadamente 800.000 habitantes. El aeropuerto se encuentra a 6 km de la ciudad y tiene dos pistas de asfalto de 3.000 x 45 y de 2.400 x 30 m (esta última en condiciones de degradación) y una plataforma de hormigón de 14.400 m² con tres playas de estacionamiento. La terminal de pasajeros tiene una superficie de 2.300 m² (dos pisos). El aeropuerto es utilizado para tráfico de cabotaje e internacional.

Previsiones de tráfico (elaboración UBS):

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

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

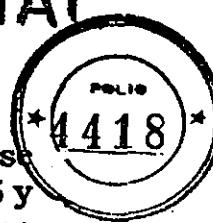
- en los primeros dos años: repavimentación de la pista 05/23 y de la calle de rodaje, reparación de la plataforma, realización de 11 km de alambrado de seguridad y de 4,5 km de calle perimetral, automatización de las luces de emergencia, central eléctrica, nuevos grupos electrógenos, remodelaciones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

En el primero año de la concesión está programada la ampliación de la plataforma (8.600 m²). Otras tareas relativas a la ampliación de capacidad, programadas a partir del año 6 de la concesión, hasta el año 10, se refieren a:

- ampliación de la terminal de pasajeros (1.500 m²), con mobiliario y adecuación de las redes e instalaciones; nuevo edificio carga (200 m²);
- realización de la nueva torre de control y grupo operativo (500 m²);
- ampliación del estacionamiento vehicular (6.000 m²).

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

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



Aeropuerto: Salta

Aeropuerto: San Fernando

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

La pista es de asfalto, con dimensiones 1.300 x 30 m. Un sistema de calles de rodaje conecta la pista a la plataforma de aviones principal (4.000 m²) y a numerosas plataformas de hangares privados.

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

El aeropuerto es utilizado para tráfico de cabotaje e internacional.

Previsiones de tráfico (elaboración UBS):

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

Las principales tareas previstas en el pliego son:

- en los primeros dos años: repavimentación de la pista, de las calles de rodaje y de la plataforma, realización de 6,6 km de alambrado de seguridad y de 6,6 km de calles perimetrales, construcción de un edificio para el servicio contra incendio, adecuación de las redes y de las instalaciones, realización de la iluminación de la plataforma y del sistema viario;
- a corto-mediano plazo (antes del año 13 de la concesión): ampliación y ensanche de la pista, construcción de las banquinas y de las nuevas calles de rodaje (1.600 m), ensanche y ampliación de las calles de rodaje existentes, realización de nuevas plataformas, construcción de una nueva terminal de pasajeros (1.500 m²) con adecuación de redes e instalaciones, ampliación de la vialidad interna y de los estacionamientos vehicular (3.000 m²), construcción de una nueva planta de depuración y de un horno incinerador, instalación de dos grupos electrógenos, instalación de PAPI. A.L.S. reducido y balizamiento en cat. I.

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


 MAXIMO BOMCHIL
 REPRESENTANTE LEGAL

Aeropuerto: San Fernando

TIPO	DETALLE	DESCRIPCIÓN	SUPERFICIE	PRECIO	TOTAL																																
					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			
M	REPAV. PISTA	HORM/ASF. FISURAS. LOSAS	1327	30	40	1582																															
M	REPAV. CALLE RODAJE	HORM/ASF.	2160	15	40	1290																															
M	REPAV. PLATAFORMA	HORM/ASF. REPARACION LOSAS	70	60	40	140																															
N	AMPLIACION PISTA																																				
M	ENSANCHE PISTA																																				
M	BANQUINAS PISTA																																				
8	ALAMBRADO SEGURIDAD	PORTONIES	6800	1	20	132																															
S	CAMINO SEGURIDAD																																				
M	CARTELES INFORMATIVOS																																				
M	DEMARCACION DIURNA																																				
S	OTROS EDIFICIOS	SERVICIO CONTRA INCENDIO	500			1014																															
S	MOBILIARIO	NUUEVA TERMINAL																																			
S	CAMINO ACCESO																																				
S	RED AGUA POTABLE																																				
S	RED DE GAS																																				
S	RED DESAGÜES PLUV.	INTERCONEXION																																			
S	RED ELÉCTRICA																																				
S	RED TELEFÓNICA																																				
S	RED DE INCENDIO																																				
S	PLANTA LÍQUIDOS CLOAC.																																				
S	HORNOS INGENIERO																																				
S	GRUPOS ELECTROGENOS	2 ^{da} SERVIA																																			
S	ILUMINACION PLAT. AVIÓN																																				
S	ILUMINACION ACCESOS																																				
S	ILUMINACION CALLES SERV.																																				
S	RED Y CÁMARAS CCTV																																				
TOTALS GENERALES ANUALES																																					
C	AMPLIACIÓN PISTA	ASFALTO	500	45	100																																
C	ENSANCHE PISTA	ASFALTO	1927	15	100																																
C	BANQUINAS PISTA	ASFALTO	1927	15	16																																
C	CONSTRUCCIÓN RODAJE	ASFALTO	1600	23	100																																
C	AMPLIACIÓN RODAJE		2400	23	100																																
C	ENGAÑO RODAJE		2150	8	100																																
C	CONSTRUCCIÓN PLATAF.		400	80	100																																
C	CONSTRUCCIÓN PLATAF.		700	60	100																																
MC	BALIZAMIENTO	CATI																																			
MC	ALTA REDUCIDO	CATI																																			
MC	AYUDA VISUALES	PAPI																																			
MC	TERMINAL DE PASAJEROS		1500	1	1500																																
MC	CAMINO ACCESO		1000	7	25																																
MC	ESTACIONAMIENTO VEH.		3000	1	30																																
TOTALS GENERALES ANUALES			0	0	1720	2100	3481	3480																													

ORIGINAL

Aeropuerto: San Juan

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

La plataforma es de 25.000 m², con tres posiciones de estacionamiento.

La terminal de pasajeros tiene una superficie de 2.200 m²; no existe terminal de carga. La playa de estacionamiento tiene capacidad para 100 vehículos.

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

Previsiones de tráfico (elaboración UBS):

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

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

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

Tareas relativas a la ampliación de capacidad:

- inmediata ampliación del área de estacionamiento vehicular (aprox. 1.800 m²) y adecuación de la iluminación de las calles.

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

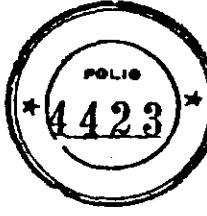

 MAXIMO BOMCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

Aeropuerto: San Juan

TIPO	DETALLE	DESCRIPCIÓN	SUPERFICIE	PRECIO	TOTAL																															
					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		
M	REPAV. PISTA	ASFALTO	2460	46	11760	1000																														
M	REPAV. CALLE RODAJE	ASFALTO	800	23	25	480																														
M	REPAV. PLATAFORMA	HORNADON	200	90	25		450																													
M	REPAV. BANCINAS		36500	1	20	738																														
M	SELLADO JUNTAS	PLAYADINA		150			150																													
S	ALAMBRADO SEGURIDAD	AREA OPERATIVA	6800	1	20	136																														
S	CAMINO SEGURIDAD		3200	4	20	216																														
S	BAIJAZAMIENTO	ALTA INTENSIDAD			600																															
S	AYUDAS VISUALES	PAPI				350																														
S	CARTELES INFORMATIVOS					30																														
M	DEMARCACIÓN DIURNA						120		40																											
M	TERMINAL DE PASAJEROS	REMOBLOCACIONES VARIAS			120																															
S	RED AGUA POTABLE	RED. TANQUE Y CISTERNA				500																														
S	RED DESAGÜES CLOAC.						200																													
S	RED DESAGÜES PLUV.	CANALIZACIÓN Y LIMPIEZA			500																															
S	PLANTA LÍQUIDOS CLOAC.							400																												
TOTALS GENERALES ANUALES					28662054	820	580	1000	40	0	0	150	200	1000	1180	120	0	600	40	0	200	1160	600	120	0	600	80	0	0	160	40	0	0	100		
C	ESTACIONAMIENTO VEH.					1770	1	50	55																											
C	ILUMINACIÓN CALLES SEV.	AMPLIACIÓN						80																												
TOTALS GENERALES ANUALES					164	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

002138

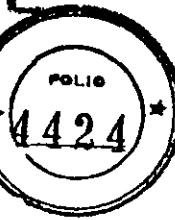
ORIGINAL



MÁXIMO BONCHI
REPRESENTANTE LEGAL

Aeropuerto: San Luis

Ciudad con aprox. 150.000 habitantes. El aeropuerto está ubicado a 3 km del centro. La pista mide 2.950 x 30 m y dos calles de rodaje la conectan con la plataforma de aviones que es de 14.000 m² y permite estacionar a tres aviones. Todas las infraestructuras están realizadas con conglomerado bituminoso y las pavimentaciones están deterioradas. La terminal de pasajeros tiene una superficie de aprox. 1.000 m², con estacionamiento para 100 vehículos. El aeropuerto se utiliza para tráfico de cabotaje.

Previsiones de tráfico (elaboración UBS):

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

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

- en los primeros dos años: repavimentación de pista, calle de rodaje y plataforma, ampliación de las banquinas, remodelaciones varias de la terminal de pasajeros y ampliación del estacionamiento vehicular (2.100 m²), realización de 8,5 km de alambrado de seguridad y de 3,5 km de camino de seguridad, instalación de balizamiento de alta intensidad, inversiones sobre la red de drenaje de agua pluvial;
- a breve plazo (años 3-4): iluminación de la plataforma, instalación de un PAPI, realización de tanque y cisterna para el agua potable y de una planta de depuración líquidos cloacales, trabajos relativos a la red de aguas cloacales, instalación de un grupo eléctrico y automatización de las luces de emergencia.

Tareas relativas a la ampliación de capacidad:

- hasta el año 10 de la concesión no están previstos trabajos de ampliación de la capacidad operativa; desde ese año se prevé la ampliación de la terminal de pasajeros (2.400 m²), con el mobiliario, la modificación de las redes y de las instalaciones y la ampliación del área de estacionamiento vehicular (3.000 m²); una ulterior ampliación de la terminal de pasajeros está prevista para el año 19 (aprox. 700 m²);
- en los años 20 y 21 se prevé el ensanche de la pista a 45 m y la reconstrucción de las banquinas.

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

MAXIMO BOMCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

Aeropuerto: San Luis

802141
ORIGINALAeropuerto: San Rafael

Ciudad con aproximadamente 180.000 habitantes.

El aeropuerto está ubicado a 7 km del centro; posee una pista de asfalto de 2.260 x 30 m, conectada con la plataforma (6.800 m²) por medio de dos calles de rodaje. Las posiciones de estacionamiento de aviones son cuatro. La terminal de pasajeros tiene una superficie de sólo 120 m², con una playa de estacionamiento para 50 vehículos. No existe terminal de carga. El aeropuerto es utilizado sólo para vuelos de cabotaje.

Previsiones de tráfico (elaboración UBS):

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

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

Las principales tareas previstas en el pliego son:

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

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



MAXIMO BOMCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

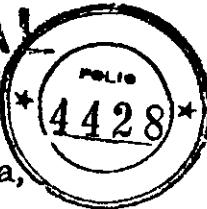
TIPO	DETALLE	DESCRIPCION	SUPERFICIE	PRECIO	AÑO																						TOTAL								
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	
M	REPAV. PISTA	JUNTAS Y FISURAS		339																															
S	ALAMBRADO SEGURIDAD	AREA OPERATIVA Y MILITAR		100																															
M	DEMARCACIÓN DIURNA			30																															
TOTALS GENERALES ANUALES				369	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
TOTALS GENERALES ANUALES				100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
C	TERMINAL DE PASAJEROS																																		
TOTALS GENERALES ANUALES				500	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

002142

ORIGINAL



MAXIMO BONCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

Aeropuerto: Santa Rosa

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

El aeropuerto, situado a 5 km de la ciudad, posee una pista de asfalto de 2.300 x 30 m y una plataforma de 7.500 m².

La terminal de pasajeros tiene una superficie inferior a 500 m², con un área de estacionamiento para 100 vehículos. No existe terminal de carga.

No se señalan trabajos de potenciamiento en curso de ejecución.

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

Previsiones de tráfico (elaboración UBS):

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

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

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

Tareas relativas a la ampliación de capacidad:

- ampliación de la terminal de pasajeros (1.800 m² inmediatamente y 3.600 m² en el año 21 de la concesión), con consecuentes trabajos para adecuar redes e instalaciones;
- adecuar la iluminación de la plataforma en el año 5;
- ampliación del estacionamiento vehicular en los años 1, 6 y 22;
- nuevos grupos electrógenos en el cuarto año;
- adecuar los sistemas de iluminación de la red vial en los años 7 y 22.

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



MAXIMO BONCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

Aeropuerto: Santa Rosa

Aeropuerto: Santiago del Estero

El aeropuerto está situado a 6 km de la ciudad.

La pista tiene como dimensiones 2.400 x 45 m. La plataforma de aviones es de hormigón, con una superficie de 10.000 m², y admite el estacionamiento de tres aviones.

La terminal de pasajeros tiene una superficie inferior a 1.000 m², con un área de estacionamiento para 180 vehículos. No existe terminal de carga.

El aeropuerto es utilizado sólo para vuelos de cabotaje.

Previsiones de tráfico (elaboración UBS):

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

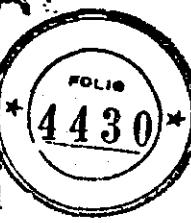
Las principales tareas previstas en el pliego para adecuar el aeropuerto al nivel standard y las tareas de mantenimiento son:

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

Tareas relativas a la ampliación de capacidad:

- entre los años 3 y 6 de la concesión están previstas ampliaciones de la terminal de pasajeros (1.300 m²) con su respectivo mobiliario, ampliación del estacionamiento vehicular (4.300 m²) y adecuación de las redes y de las instalaciones.

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

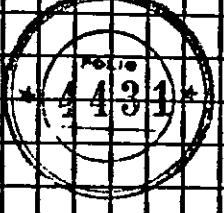


MAXIMO BONCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

Aeropuerto: Santiago del Estero

TIPO	DETALLE	DESCRIPCIÓN	SUPERFICIE	PRECIO	TOTAL																																
					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			
M	REPAV. PISTA	ASFALTO BACHEO	2422	45	250	1000	1000	331																													
M	REPAV. CALLE RODAJE	ASFALTO	720	23	20																																
M	REPAV. PLATAFORMA	HORMIGÓN	155	65	70																																
M	REPAV. BANCUINAS	PIEGO																																			
M	SELLADO JUNTAS	PLATAFORMA																																			
S	ALAMBRADO SEGURIDAD	SECTOR OPERATIVO	7800	1	20	156																															
S	CAMINO SEGURIDAD	SECTOR OPERATIVO	4100	4	20	328																															
S	BALIZAMIENTO	ALTA INTENSIDAD																																			
S	AYUDAS VISUALES	PAPI																																			
S	CARTELES INFORMATIVOS																																				
M	DEMARCACIÓN DIURNA																																				
S	RED AGUA POTABLE	POZO, CISTERNA, TANQUE																																			
S	RED DESAGÜES CLOAC.	INTERCONDICION																																			
S	RED ELÉCTRICA	PARA EMERGENCIAS																																			
S	PLANTA LÍQUIDOS CLOAC.																																				
S	GRUPOS ELECTRÓGENOS	75 KVA																																			
S	LUZ EMERGENCIA	AUTOMATIZACIÓN																																			
TOTALES GENERALES ANUALES																																					
C	TERMINAL DE PASAJEROS	SEGURINDICACION, MUEBLES	1300	1	1500																																
C	MOBILIARIO	10% TERMINAL PASAJEROS																																			
C	ESTACIONAMIENTO VEH.																																				
C	RED AGUA POTABLE	AMPLIACIÓN	4320	1	30																																
C	RED DE GAS	AMPLIACIÓN																																			
C	RED DESAGÜES CLOAC.	AMPLIACIÓN																																			
C	RED ELÉCTRICA	AMPLIACIÓN																																			
C	RED TELEFÓNICA	AMPLIACIÓN																																			
C	RED DE INCENDIO	AMPLIACIÓN																																			
C	ENFERMIEROS ELECTRÓGENOS	75 KVA																																			
C	ILUMINACIÓN CALLES SEV.	AMPLIACIÓN																																			
C	RED Y CÁMARAS CCTV																																				
TOTALES GENERALES ANUALES																																					
REPRESENTANTE LEGAL																																					

ORIGINAL



1311

Aeropuerto: Tucumán

El aeropuerto, que se encuentra aproximadamente a 12 km de la ciudad, posee una pista de hormigón de 2.900 x 45 m; también las calles de rodaje y la plataforma, con superficie de 16.800 m², son de hormigón. Las posiciones disponibles para estacionamiento de aviones son tres.

La terminal de pasajeros tiene una superficie de 6.150 m², con un área de estacionamiento para 450 vehículos.

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

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

Previsiones de tráfico (elaboración UBS):

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

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

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

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

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

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



MAXIMO BOMCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

TIPO	DETALLE	DESCRIPCIÓN	SUPERFICIE	PRECIO	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	TOTAL						
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	TOTAL						
M	REPAV. PISTA	REPAV. PISTA. REP. LOSAS	2900	46	16	1000	1000																																		
M	REPAV. CALLE RODAJE	HORNADÓN FISURAS Y REPAV.	1800	23	20			400	400																																
M	REPAV. PLATAFORMA	HORNADÓN FISURAS Y REPAV.	210	66	20	336																																			
M	REPAV. BANQUINAS	PERFORADO				100	100																																		
M	SELLADO JUNTAS	PINTA. RODAJE. PLATAFORMA				250	200	100																																	
M	DESCONTAMINACIÓN								50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	500									
S	ALAMBRADO SEGURIDAD	AREA OPERATIVA	8500	1	20	200																																			
S	CAMINO SEGURIDAD		5500	4	30		400	308																																	
S	BALIZAMIENTO	COMPLETAR				200																																			
S	ALS.	COMPLETAMIENTO CATI				500																																			
S	AYUDAS VISUALES	PAPIEGAS 01																																							
S	CARTELES INFORMATIVOS																																								
M	DEMARCACIÓN DIURNA																																								
M	RED DESAGÜES PLUV.	PIBETAY RODAJE																																							
S	GRUPOS ELECTRÓGENOS	78 KVA																																							
S	LUZ EMERGENCIA	AUTOMATIZACIÓN				78																																			
TOTALES GENERALES ANUALES			0	220	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200						

002148

ORIGINAL



MAXIMO BONCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

Aeropuerto: Viedma

El aeropuerto se encuentra a 7 km del centro de la ciudad y posee dos pistas de asfalto: la principal de dimensiones 2.550 x 45 m y la secundaria de 1.600 x 45 m. La plataforma de aviones es de hormigón y presenta una superficie de 10.600 m², permitiendo el estacionamiento simultáneo de dos aviones.

La terminal de pasajeros tiene una superficie de 850 m², con un área de estacionamiento para 280 vehículos. No existe terminal de carga.

El aeropuerto se utiliza para vuelos de cabotaje.

Previsiones de tráfico (elaboración UBS):

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

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

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

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

Tareas relativas a la ampliación de capacidad:

- después del año 9 de la concesión está prevista la ampliación de la terminal de pasajeros (1.600 m²) con el respectivo mobiliario y todas las redes; también están previstas la realización de un área carga (200 m²) y la iluminación de la plataforma.

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

MAXIMO BOMCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

Aeropuerto: Viiedma

TIPO	DETALLE	DESCRIPCIÓN	SUPERFICIE	PRECIO	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	TOTAL	
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	TOTAL	
M	REPAV. PISTA	REPAR. CAB 1028 RIEGO ASP.	1601	48	10	150	720																													
M	REPAV. PISTA	PISTA 1028 ASFALTO	2550	45	25																															
M	REPAV. CALLE RODAJE	ASFALTO	1100	43																																
M	REPAV. PLATAFORMA	HORN/ASF/PEPAR.	230	80																																
M	REPAV. BANQUINAS	PISTA 1028 ASFALTO	6100	8	15	573																														
M	SELLADO JUNTAS	RODAJE Y PLATAFORMA																																		
S	ALAMBRADO SEGURIDAD	REFUERZOS																																		
S	CAMINO SEGURIDAD	ÁREA OPERATIVA	4700	4	25																															
S	BAUZAMIENTO	CONFL. 1028 PISTA 0202 VS.																																		
S	AYUDAS VISUALES	PAPISTA 1028																																		
S	CARTELES INFORMATIVOS																																			
M	DEMARCACIÓN DIURNA	PISTA 1028 Y 0202																																		
S	RED AGUA POTABLE	NUEVA CISTERNA																																		
S	RED DESAGÜES CLOAC.	INTERCONEXIÓN																																		
S	PLANTA LIQUIDOS CLOAC.																																			
S	GRUPOS ELECTRÓGENOS	75 KVA																																		
S	LUZ EMERGENCIA	AUTOMATIZACIÓN																																		
TOTALS GENERALES ANUALES																																				
C	TERMINAL DE PASAJEROS	SEGUN NIVEL C. PLIEGO																																		
C	TERMINAL DE CARGA		200	1	650																															
C	MOBILIARIO	10% TERMINAL PASAJEROS																																		
C	RED AGUA POTABLE	AMPLIACIÓN																																		
C	RED DE GAS	AMPLIACIÓN																																		
C	RED DESAGÜES CLOAC.	AMPLIACIÓN																																		
C	RED DESAGÜES PLUV.	AMPLIACIÓN																																		
C	RED ELÉCTRICA	AMPLIACIÓN																																		
C	RED TELEFÓNICA	AMPLIACIÓN																																		
C	RED DE INCENDIO	AMPLIACIÓN																																		
C	GRUPOS ELECTRÓGENOS	100 KVA																																		
C	ILUMINACIÓN PLAT. AVIÓN	AMPLIACIÓN																																		
C	ILUMINACIÓN ACCESOS	AMPLIACIÓN																																		
C	ILUMINACIÓN CALLES SEV.	AMPLIACIÓN																																		
C	RED Y CÁMARA CCTV																																			
TOTALS GENERALES ANUALES																																				

ORIGINAL



MAXIMO BOMCHIL

REPRESENTANTE

ORIGINAL

Aeropuerto: Villa Reynolds

El aeropuerto está situado a 12 km de la ciudad de Villa Mercedes, posee dos pistas de asfalto, ambas de 2.400 m, y una calle de rodaje de asfalto. La plataforma de hormigón tiene una superficie de aprox. 5.000 m² con cuatro posiciones para aviones.

La terminal de pasajeros tiene una superficie de 1.000 m², con un estacionamiento para 50 vehículos. No existe terminal de carga.

El aeropuerto es utilizado solamente para vuelos de cabotaje.

Previsiones de tráfico (elaboración UBS):

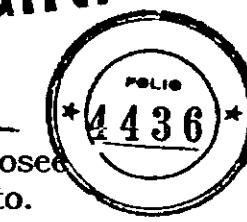
Año	1996	2000	2010	2020	2026
Pasajeros	24.600	25.200	58.000	84.000	100.000
Carga (t)	-	130	230	370	460
Mov. comerciales	720	980	1.600	2.300	2.800
Mov. av. general	860	940	1.140	1.400	1.570

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

Las principales tareas previstas en el pliego son:

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

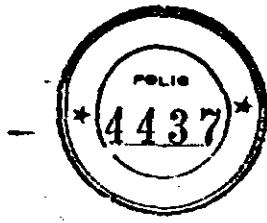
En el período de concesión se evaluará la efectiva necesidad de eventuales obras para mejorar al máximo la seguridad de las operaciones, el nivel del servicio brindado y la rentabilidad del sistema.



TIPO	DETALLE	DESCRIPCIÓN	SUPERFICIE	PRECIO	AÑO																															
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	TOTAL	
M	REPAV. PISTA	JUNTAS Y PIEZAS		1440																																
M	SELLADO JUNTAS	PISTA PODA, PLATAFORMA		800																															1840	
S	ALAMBRADO SEGURIDAD	ÁREA OPERATIVA Y MILITAR		250																															500	
M	DEMARCARACIÓN DIURNA			100																															250	
TOTALS GENERALES ANUALES				1800	00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
C	TERMINAL DE PASAJEROS																																			800
TOTALS GENERALES ANUALES				0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1000	

002152

ORIGINAL



MAXIMO BONCHOL
REPRESENTANTE LEGAL

ORIGINAL

4. TABLA RECOPILATORIA DE LAS INVERSIONES

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

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

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

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

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

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

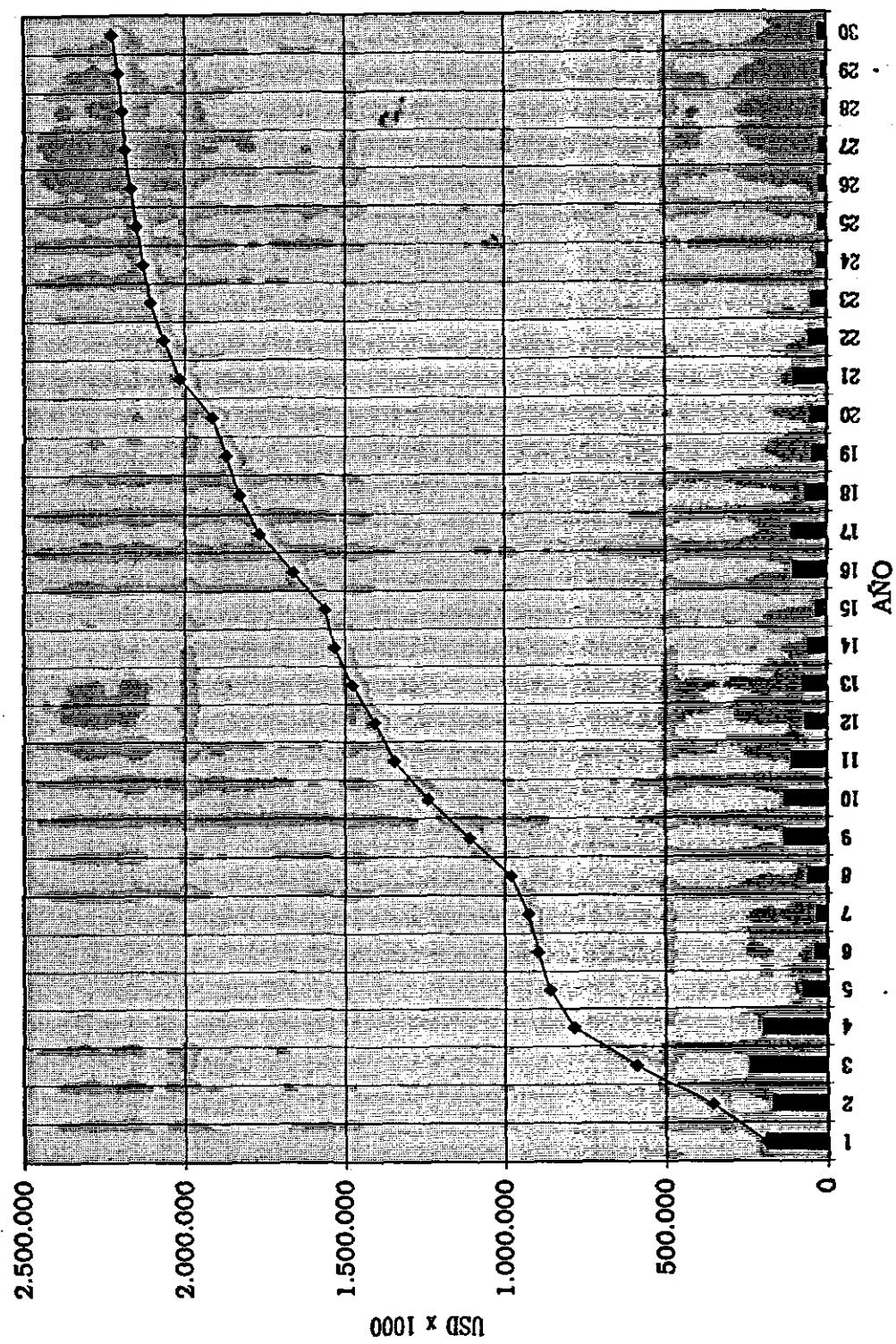
11
MAXIMO BOMCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

PLAN DE INVERSIONES

(USD x 1000)

	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			
Aeropuerto	M-S	3.522	3.031	1.645	925	75	225	75																									
Banfield	C	4.825	5.051	4.098	150	700	1.250	600	380	50	250	50	5.890	2.744	50	250	50	120	1.250	950	200												
Catamarca	M-S	1.893	1.053	850	50	750	100	1.180	2.380	120	150	780	150	50	2.100	120	100	1.040	350	340	50	250	150	150	150	150	150	150	150	150			
Comodoro R.	M-S	2.130	3.036	1.885	1.900	1.980	1.760	60	200	150	300	50	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150				
Cordoba	M-S	4.140	2.208	726	1.041	1.735	1.710	1.75	100	75	2.835	3.900	825	650	2.050	2.411	2.575	2.610	1.841	100	50	250	50	250	50	250	50	250	50	250			
Esquel	M-S	4.885	6.060	11.343	185	195	900	900	2.150	1.150	2.925	810	2.700	700	50	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150		
Ezeiza	C	M-S	2.1872	17.7217	5.238	350	1.780	1.888	950	950	3.498	2.020	924	160	3.644	6.644	2.328	2.328	1.644	160	300	220	160	1.872	1.872	1.872	1.872	1.872	1.872	1.872	1.872	1.872	
Fortiosa	C	M-S	6.102	82.200	152.889	154.574	45.703	3.860	5.000	40.000	105.700	100.005	68.144	34.277	49.401	48.170	17.824	53.141	51.531	19.528	9.355	12.189	86.108	24.285	24.591	21.475	10.375	9.369	10.025	4.075	6.015	1.725	
General Pico	C	M-S	2.520	700	532	532	350	350	150	150	1.000	700	120	120	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150			
General Roca	C	M-S	300	450	1.352	375	1.000	1.000	800	800	50	800	800	800	800	800	800	800	800	800	800	800	800	800	800	800	800	800	800	800			
Gualeguay	C	M-S	2.114	3.900	5.143	1.100	805	105	150	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100		
Jujuy	C	M-S	2.303	2.000	1.688	800	100	350	300	300	1.250	150	50	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150			
La Rioja	C	M-S	3.473	3.900	1.263	1.540	350	200	2.500	2.500	220	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100				
Malargüe	C	M-S	100	150	150	150	1.100	1.100	100	100	50	250	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50			
Mar del Plata	C	M-S	3.031	750	425	600	3.880	3.880	300	300	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200			
Mendoza	C	M-S	3.728	1.840	1.843	500	175	300	300	300	3.315	400	1.075	1.320	175	300	75	300	1.115	860	284	350	175	300	300	300	300	300	300	300			
Parana	C	M-S	1.488	50	1.704	670	100	750	2.950	2.950	4.910	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300			
Pasadas	C	M-S	4.200	3.770	3.068	244	350	100	100	300	300	1.800	700	150	50	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150		
Puerto Mad.	C	M-S	200	100	100	100	1.173	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	
Reconquista	C	M-S	1.854	2.030	1.350	1.700	700	1.500	650	100	100	600	50	100	100	1.600	1.600	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150
Resistencia	C	M-S	1.854	2.030	1.350	1.700	700	1.500	650	100	100	600	50	100	100	1.600	1.600	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150
Rio Cuarto	C	M-S	2.833	100	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150		
Rio Gallegos	C	M-S	4.168	4.050	3.160	300	950	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	
Rio Grande	C	M-S	2.475	3.730	780	150	250	300	1.140	2.540	448	150	2.000	2.000	450	2.183	3.113	1.350	648	360	2.100	3.000	450	450	450	450	450	450	450	450	450	450	
Salta	C	M-S	2.000	1.940	1.400	1.550	1.806	751	1.950	1.950	1.950	1.950	1.950	1.950	1.950	1.950	1.950	1.950	1.950	1.950	1.950	1.950	1.950	1.950	1.950	1.950	1.950	1.950	1.950	1.950	1.950	1.950	
S. Fernando	C	M-S	2.224	3.722	1.050	800	100	300	300	300	325	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300		
San Juan	C	M-S	2.866	2.354	820	580	1.000	40	150	200	1.000	1.160	120	650	40	200	750	40	200	1.160	5												

AEROPUERTOS ARGENTINOS - PLAN DE INVERSIONES



MAXIMO BOMCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

ORIGINAL

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

5.1 Modalidades de construcción y de utilización de los materiales

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

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

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

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

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

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

MAXIMO BOMCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

ORIGINAL



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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

5.2 Mantenimiento mayor correctivo

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

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

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

5.3 Seguridad

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

MAXIMO BOMCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

ORIGINAL

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

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

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

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

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

Se deberán tomar en consideración las diversas formas de turismo: además de los pasajeros de vacaciones, se intentará atraer hacia las localidades argentinas, también componentes de turismo congresual, estudiantil, deportivo, etc.

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

117
MAXIMO BONCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

ORIGINAL

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

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

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

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

MAXIMO BOMCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

ORIGINAL

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

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



7. ASPECTOS DE POLÍTICA AMBIENTAL RELACIONADOS CON EL ÁMBITO AEROPORTUARIO

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

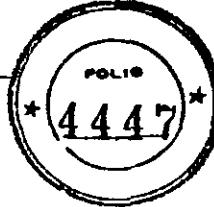
La evaluación de los fenómenos de impacto sobre el territorio ocasionados por las actividades aeronáuticas y la eventual mitigación de sus aspectos negativos al interior y al exterior del predio aeroportuario, representa en efecto uno de los elementos mayormente importantes para una gestión correcta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

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

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

MAXIMO BOMCHIL
REPRESENTANTE LEGA

ORIGINAL



concesión;

- análisis de eventuales variaciones hidrológicas y geomorfológicas;
- control del consumo energético (agua, energía eléctrica, combustible para calefacción, etc.);
- recogida y descontaminación de las aguas negras y de las aguas de "primera lluvia";
- recogida y descontaminación de fenómenos de polución del suelo;
- recogida y tratamiento de las basuras sólidas;
- limitación de los fenómenos de molestia acústica;
- limitación de los fenómenos de polución atmosférica;
- organización de los flujos de tráfico vehicular de/para los centros servidos por el aeropuerto;
- conservación de los caracteres paisajísticos originales;
- arreglo a verde de las áreas pertenecientes al aeropuerto¹;
- etc.

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

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

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

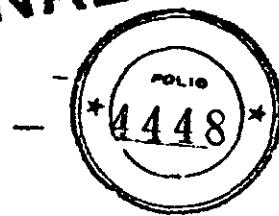
Cabe destacar que S.E.A. - Aeroporti di Milano se encuentra precalificada y en espera de la homologación para la aplicación de la

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

120
MAXIMO BOMCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

norma ISO 14000 en el sistema medio ambiente.

ORIGINAL



8. EL AEROPUERTO COMO ELEMENTO PARA FAVORECER EL DESARROLLO TERRITORIAL

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

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

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

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

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

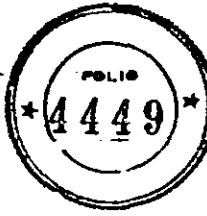
Este nuevo papel se obtiene renovando y ampliando la tipología de servicios ofrecidos a los pasajeros, pero también teniendo en cuenta, como "usuarios potenciales del sistema", a la población que no va a utilizar el transporte aéreo, pero estará de todos modos integrada por la cercanía al aeropuerto.

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

121
MAXIMO BOMCHIL
REPRESENTANTE LEGAL

002164

ORIGINAL

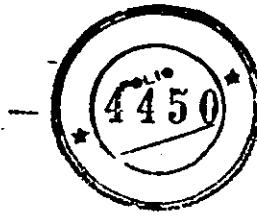


En los aeropuertos se podrán brindar diferentes servicios con importante valor social y/o cultural, considerando tanto las necesidades de los pasajeros, como los deseos de la población local que, tal vez, no disponga de una oferta de servicios adecuada.

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

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

122
MAXIMO BONCHIL
REPRESENTANTE LEGAL



ANEXO 4: ESTÁNDARES AEROPORTUARIOS/CALIDAD DE SERVICIO

A. Estándares Aeroportuarios

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

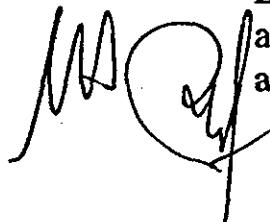
1. Deberán ser substancialmente análogos a los establecidos en el Manual de Referencia de Desarrollo de Aeropuertos de la IATA y por la OACI de acuerdo a la Convención de Chicago de 1944 (Anexos 2,4,6,9,10,11,12,14,15,16,17,18).
2. Se considerarán comparativamente otros aeropuertos ubicados en el extranjero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

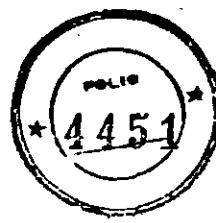
Si se apartara de los estándares el Concesionario deberá presentar una proposición por escrito al ORSNA, para su aprobación.

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

B. Calidad del Servicio

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





Jefatura de Gabinete de Ministros

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

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

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

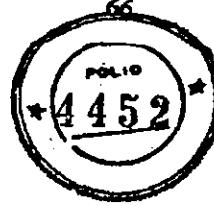
El ORSNA evaluará por si la conveniencia y tendrá el derecho de realizar servicios de inspección, en todos los aeropuertos administrados por el Concesionario. No será necesaria la notificación previa al Concesionario de la realización de una inspección, quedando a criterio del ORSNA la comunicación previa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

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

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

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

B



Jefatura de Gabinete de Ministros

Anexo 5. Aeropuertos objeto de licitación para su concesión:

AEROPUERTO DE:

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