

# **INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA Y POLITICAS DE DESARROLLO REGIONAL**

**Valeria Analía Lombardo**

Abogada especializada en Derecho Aeronáutico y Espacial  
Miembro plenaria de la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial, ALADA

## **Indice**

**I. Introducción.- II. El Sistema aeronáutico.- III. Infraestructura aeronáutica.- IV. La infraestructura aeronáutica como eje del desarrollo regional.- V. La problemática de las limitaciones al dominio.- VI. El caso de la Provincia de Salta .- VII. La necesidad de reforzar el trabajo en equipo.- VIII. Conclusiones.**

## **I. Introducción**

El desarrollo de las economías regionales incluye, casi en todos los casos, la necesidad de crecimiento de la actividad aeronáutica como impulsor del turismo y el comercio. Uno de los elementos de infraestructura regional que se trata en los Planes Estratégicos de desarrollo son los aeropuertos y los aeródromos. Pero se observa que, en estos planes, no se tienen en cuenta de manera completa los requerimientos necesarios para garantizar la seguridad operacional, entre otros elementos fundamentales de la actividad aeronáutica.

Mirando a la actividad aeronáutica como un sistema, se puede apreciar la complejidad de la infraestructura y dentro de ella, uno de sus componentes importantes para analizar son las limitaciones al dominio.

Es necesario mejorar la coordinación entre los que proyectan las políticas de desarrollo regional y estatal, los que desarrollan las políticas aerocomerciales y aeroportuarias, y los que dictan las respectivas normativas aplicables, a efectos de aprovechar de manera armoniosa los puntos de confluencia que existen entre estos sectores.

## II. El Sistema Aeronáutico

El Sistema Aeronáutico está compuesto por 4 elementos básicos: el Espacio Aéreo<sup>1</sup>, las Aeronaves, la Infraestructura y el Personal Aeronáutico. En función de sus características propias y al interactuar entre sí, estos elementos básicos dan forma a instituciones y organizaciones<sup>2</sup> especializadas que hacen al desarrollo de la actividad aeronáutica, y expanden su alcance a diversos actores y disciplinas del entorno económico y social en el que se desenvuelve la actividad.

Existen instituciones que persiguen el interés público, las “autoridades”, que en Argentina son: ANAC, EANA, ORSNA, PSA, Aduana, Migraciones y Ministerio de Turismo que deben regular sobre las actividades de organizaciones de interés privado: Operador aéreo, Operador Turístico y Operador aeroportuario.

Para regular, además de la estructura jurídica, Código, Leyes, Convenios Internacionales, etc., las autoridades se nutren de ideas y propuestas que se generan en las organizaciones de interés privado.

Estas organizaciones persiguen la eficiencia en el desarrollo de sus operaciones buscando sus objetivos de negocio, pero por otro lado las autoridades deben procurar la eficacia en la implementación de las regulaciones y las actividades de fiscalización<sup>3,4</sup>.

La Figura 1 muestra un esquema del Sistema Aeronáutico, sus componentes, y algunos de los actores y disciplinas con que se relaciona.

---

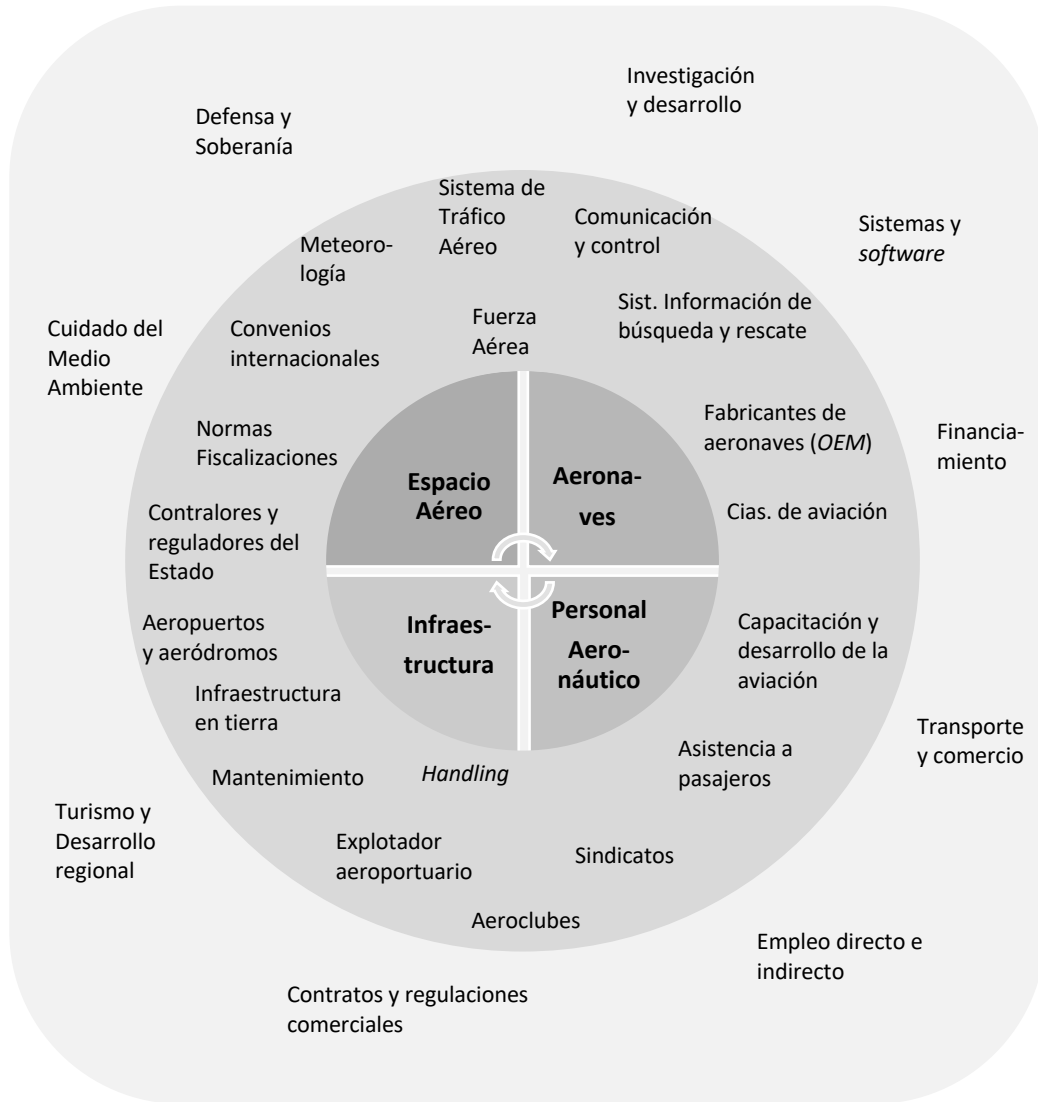
<sup>1</sup> SALINAS BARRIENTOS, Roberto, “Explotación comercial de los aeropuertos”, publicado en *Aviación Comercial, Turismo, Derecho Aeronáutico y Espacial*, XVII Jornadas Latino Americanas de Derecho Aeronáutico y Espacial, AA.VV., Mar del Plata, 1.993, Ed. ALADA/ Universidad Argentina de la Empresa (UADE), 1.994, pp. 167-173. En este trabajo el autor considera al Espacio Aéreo como una Infraestructura en sí misma, “considerada desde su vertiente técnico operativa, con un tratamiento jurídico específico e independiente, dada su propia naturaleza, y que sin perjuicio de lo anterior, intersecciona y comporta como coadyuvante de la infraestructura aeroportuaria, considerado esto desde el ámbito de afectación de esta última”

<sup>2</sup> Douglass C North; *Institutions, Institutional Change and Economic Performance (Political Economy of Institutions and Decision)*; 1990. En este trabajo, el autor diferencia a Instituciones de Organizaciones indicando que las primeras son las que definen las reglas del juego, mientras que las segundas son los jugadores, siendo ambas elementos fundamentales para la estructura de la interacción humana

<sup>3</sup> Lupetti, Gustavo “Los servicios aéreos internos e internacionales”, publicado en “Congreso Internacional de Transporte Aéreo, Aeropuertos y Turismo”, Tema I, Los Servicios Aéreos Internos e Internacionales, 2011, p. 13 a 20, presenta cómo fue evolucionando el modelo de Sistema Aeroportuario en Argentina, destacando componentes interrelacionados, interdependientes e interactuantes, en planos de interés público y privado

<sup>4</sup> Esteban Regales Cristobal, “La infraestructura y el espacio aéreo como elementos del mercado de transporte – su gestión, sistema normativo y derecho comparado”, *Fac. de Derecho de la Univ. Autónoma de Barcelona*, 2015, Tesis Doctoral, p. 275.

**Figura 1 – Visualización esquemática del Sistema Aeronáutico y sus relaciones**



### III. Infraestructura Aeronáutica

La infraestructura se relaciona, inicialmente, con las instalaciones de superficie que posibilitan la aviación, de las que los aeródromos y aeropuertos son los exponentes más notables<sup>5</sup>. Pero es pertinente ampliar el alcance de lo que se entiende como infraestructura, en función de características propias que posee la actividad aeronáutica.

<sup>5</sup> Videla Escalada, Federico N., Manual de Derecho Aeronáutico, Tomo I, Ed Víctor P. de Zabalía, Bs As, 1969, p.389. Allí se expone que "los estudiosos del derecho aeronáutico han concentrado en general su

Hay que considerar, por ejemplo, como parte de la Infraestructura a las instalaciones de mantenimiento, depósitos y otras instalaciones y servicios que son indispensables para la actividad, como así también elementos que claramente no son de superficie, como ser los satélites de comunicaciones, sistemas y antenas, y softwares especializados.

Sin embargo, cabe destacar que la legislación aeronáutica en la mayoría de los países latinoamericanos no incluye una definición de infraestructura<sup>6</sup>. El Dr. Mario Folchi elaboró y presentó un proyecto de Código Aeronáutico en el cual establece el concepto de Infraestructura de la siguiente manera: “La Infraestructura es el conjunto de instalaciones y servicios esenciales para la aeronáutica civil que, en la superficie terrestre y en el espacio exterior, garantizan su desenvolvimiento seguro y ordenado”. Agrega que “la Infraestructura se integra con los servicios de control del espacio aeronáutico y del tránsito aéreo; con la seguridad y la facilitación; con los aeródromos y los aeropuertos y sus respectivos servicios; con el conjunto de la actividad aeroportuaria y con las restricciones al dominio en la cercanía de los aeródromos y aeropuertos y en beneficio de la aeronáutica civil. Su principal objeto es garantizar el seguro y ordenado desplazamiento de las aeronaves por el espacio aeronáutico y el cumplimiento de los niveles de seguridad de la aeronáutica civil, tanto en el orden interno cuanto en el internacional y según los criterios técnicos fijados por la Organización de Aviación Civil Internacional”<sup>7</sup>.

En función de la complejidad de las operaciones que se realizan en un aeropuerto, y ante la necesidad de garantizar la seguridad y la eficacia operacional, la adecuada planificación, la eficiencia financiera y la protección del medio ambiente, es necesario que se verifique la adecuada interacción y cooperación entre la administración del aeropuerto, las compañías aéreas, los proveedores de servicios aeroportuarios y el organismo que coordina la navegación aérea.

Se requiere no sólo resolver de manera segura y eficiente las demandas del volumen de operación existente, sino también poder prepararse para afrontar los cambios en las demandas y la ampliación de servicios. Esta interacción y cooperación debe realizarse de manera formal, vinculando las políticas aerocomerciales y

---

análisis de la materia relacionada con la infraestructura, en los aspectos referidos a los aeródromos y los aeropuertos, quizá porque al respecto se plantearon inicialmente las cuestiones jurídicas de mayor interés....por ello, en la consideración de este tema, hemos de enfocar por separado lo relativo a los aeródromos y a los servicios de protección de vuelo, además de tomar en consideración las restricciones al dominio, que para muchos constituyen verdaderas servidumbres, vinculadas con la seguridad de la circulación aérea”

<sup>6</sup> Folchi, Mario, Tratado de Derecho Aeronautico y Política de la Aeronautica Civil, Tomo I, Ed Astrea, Bs As Bogotá 2015, Pag 164-166.

<sup>7</sup> Folchi, Mario, Proyecto de Código Aeronáutico 0832-D-2018, Capítulo I, Art. 29 y 30

aeroportuarias, ya que son dos actividades clave para el crecimiento de los países y regiones, especialmente los que están en vías de desarrollo<sup>8</sup>.

El funcionamiento de los aeropuertos se regula tomando como base las reglamentaciones elaboradas por la OACI. En la Argentina existe el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA), órgano de control del Contrato de Concesión aeroportuaria, que dictó un Reglamento General de Uso y Funcionamiento de Aeropuertos del SNA<sup>9</sup>.

El servicio de navegación aérea se presta en Argentina a través de la Empresa Argentina de Navegación Aérea -EANA-, una Sociedad del Estado que está bajo la órbita del Ministerio de Transporte de la Nación. EANA se encarga de la planificación, dirección, coordinación y administración del tránsito aéreo, de los servicios de telecomunicaciones e información aeronáutica, de las instalaciones, infraestructuras y redes de comunicaciones del sistema de navegación aérea<sup>10</sup>.

La coordinación general de la aviación en Argentina es realizada por la Administración Nacional de Aviación Civil -ANAC-, que, como autoridad máxima en aviación civil, reglamenta en función de la legislación específica y los Convenios Internacionales vigentes, fiscaliza y controla los aeródromos públicos y privados, los servicios de navegación aérea, y las habilitaciones y licencias, entre otras cosas.

Otro organismo que actúa en los aeropuertos es la Policía de Seguridad Aeroportuaria -PSA-, autoridad superior aeroportuaria que actúa en el marco del Ministerio de Seguridad y que tiene a su cargo la planificación, implementación, evaluación y/o coordinación de las actividades y operaciones, en el nivel estratégico y táctico, necesarias para prevenir, conjurar e investigar los delitos y las infracciones en el ámbito aeroportuario.

En los casos de aeropuertos internacionales se cuenta también con servicios de Aduanas, Migraciones y Sanidad.

Siguiendo las normas y recomendaciones de la OACI, es necesario que el gestor aeroportuario demuestre que el aeropuerto cumple con “los requerimientos de seguridad operacional de manera continua, que proporciona condiciones uniformes para las aeronaves de los Estados contratantes, que dispone de instalaciones y servicios de navegación aérea con arreglo a las normas y métodos recomendados (SARPS), que el

---

<sup>8</sup> Yaryura, Cintia. *Las Políticas Aerocomerciales y Aeroportuarias. Puntos de confluencia*. Pag. 357 a 380. Estudios de Derecho Aeronautico y Espacial. XXXI Jornadas Latinoamericanas de derecho aeronáutico y espacial (Sevilla, España, 20-23 de Marzo 2007) Universidad Pablo Olavide. Ed. Marcial Pons. Madrid/Barcelona/Buenos Aires

<sup>9</sup> Aprobado por Resolución ORSNA N° 163/99.

<sup>10</sup> Sitio web de EANA, <https://www.eana.com.ar/institucional>

personal de aeropuerto cuenta con la suficiente experiencia y formación para desempeñar sus funciones”<sup>11</sup>. Esto se logra mediante la Certificación de Aeropuertos, a través de la cual se asegura la estandarización de procesos. Esta práctica fue receptada en Argentina a través de la Regulación Argentina de Aviación Civil (RAAC) 139. Cabe destacar, sin embargo, que en Argentina no existen a la fecha aeropuertos certificados, aunque varios están trabajando en la certificación<sup>12</sup>.

#### **IV. La infraestructura aeronáutica como eje del desarrollo regional**

La infraestructura aeronáutica es un elemento fundamental para el desarrollo económico y social de las regiones y los países<sup>13</sup>.

El Turismo es una de las actividades para las cuales la aeronáutica debe ser un socio estratégico<sup>14</sup>. El desarrollo aeronáutico es un catalizador para el desenvolvimiento del turismo, y a su vez este impulsa la demanda de tráfico aéreo y el establecimiento de infraestructura aeronáutica<sup>15</sup>.

Los aeropuertos, como uno de los elementos de la infraestructura aeronáutica, son uno de los lugares en los que más claramente se observa la relación que debe existir entre la actividad aeronáutica y el turismo, ya que el crecimiento de las actividades no sólo demanda mayor superficie a los aeropuertos por cuestiones operativas (expansión en pistas y áreas de maniobra, por ejemplo), sino también más y mejores zonas modulares para los pasajeros, equipaje y carga, y unidades de negocio que resultan y fomentan el desarrollo del sector.

Es necesario así que el crecimiento de la infraestructura se realice desde una acertada planificación, y como resultado de una política coherente que entienda y respete la complejidad del sistema aeronáutico, sus especiales requerimientos en cuanto a seguridad operacional, el impacto de las interacciones con otros actores, las

---

<sup>11</sup> ITAérea, ¿Qué es la certificación de aeropuertos?, <https://www.itaerea.es/certificacion-de-aeropuertos>, y Anexo 14, Volumen I - Documento 9774, Manual sobre. Certificación de Aeródromos, Primera. Edición (2001)

<sup>12</sup> Al 26 de noviembre de 2018, Aeropuertos Argentina 2000 S.A. presentó el formulario de pre-solicitud para iniciar el proceso de certificación del Aeropuerto Internacional de la ciudad de Mendoza “El Plumerillo” (Gobernador Francisco Gabrielli). El 7 de mayo de 2019 se definió el equipo de certificación y vigilancia del equipo (ECV) del Aeropuerto de Mendoza.

<sup>13</sup> Ambrosini, Antonio, “Instituciones del Derecho de la Aviación”, Buenos Aires, 1949, Depalma, p. XXVII y XXVIII

<sup>14</sup> Torrejón, Antonio “Congreso Internacional de Transporte Aéreo, Aeropuertos y Turismo”, Tema I, Los Servicios Aéreos Internos e Internacionales. Su coordinación en influencia en el desarrollo turístico y aeroportuario, 2011, p. 3

<sup>15</sup> Indrigo, Alba, “Turismo y Transporte aéreo. Necesidad de una política coordinada”, Trabajo presentado en las XV Jornadas Latino Americanas de Derecho Aeronáuticos y Espacial, en Buenos Aires, Septiembre de 1991, publicado en Aviación Comercial, Turismo, Derecho Aeronáutico y Espacial, AA.VV., Trabajos coordinados por Mario O. Folchi.- Ed. ALADA y UADE, Buenos Aires, 1994, pp. 219-222

disciplinas del entorno económico y social, y el alto grado de coordinación internacional que caracteriza a la actividad aeronáutica.

## V. La problemática de las Limitaciones al Dominio

En el concepto de Infraestructura, se debe tener en cuenta un tema fundamental, que son las limitaciones al dominio<sup>16</sup>, elemento indispensable para la seguridad operacional<sup>17</sup>, al considerar las necesarias delimitaciones físicas en las proximidades de los lugares en los que se realiza actividad aeronáutica como, por ejemplo, restricciones a construcciones que se pueden realizar en cercanía de las instalaciones aeroportuarias, teniendo en cuenta no solo la operatoria actual sino también la posibilidad de futuras ampliaciones.

El Código Aeronáutico vigente en Argentina establece en su Título III, Capítulo II, las Limitaciones al Dominio<sup>18</sup>, pero los gobiernos provinciales y municipios no adecúan sus normativas a esta necesidad en forma integral. De esta manera, la legislación vigente resulta incompleta para la actividad aeronáutica en función de los últimos avances y desarrollos. Es necesario entonces considerar en la actualización del Código un mayor detalle y claridad en las Limitaciones al Dominio, mejorando las especificaciones sobre las restricciones físicas necesarias para mantener seguridad aeronáutica, y asegurarse de que lleguen de manera completa y efectiva a las provincias y los municipios.

Además, es necesario legislar para minimizar el riesgo a la seguridad devenido de posibles interferencias en la comunicación aeronáutica<sup>19</sup>.

Es importante que las limitaciones al dominio no sólo sean aplicadas a los aeródromos públicos, sino también a los privados<sup>20</sup>. Entre los proyectos de reforma del

---

<sup>16</sup> El Dr. Mario Folchi, en su Tratado de Derecho Aeronáutico y Política de la Aeronáutica Civil mencionado anteriormente, considera que "son cinco las áreas principales en que puede dividirse el contenido de la infraestructura .... 1) los servicios de control del espacio aeronáutico y del tránsito aéreo; 2) la seguridad y la facilitación; 3) los aeródromos y aeropuertos y sus respectivos servicios; 4) el conjunto de la actividad aeroportuaria; 5) las restricciones al dominio en las cercanías de aeródromos y aeropuertos y en beneficio de la aeronáutica civil"

<sup>17</sup> OACI describe a la Seguridad Operacional como "el proceso continuo de identificación de peligros y gestión de riesgo, de conformidad con las normas técnicas elaboradas por el OACI, que permiten minimizar los riesgos de lesiones a las personas, o daños a los bienes o al medio ambiente", según lo indicado en Proyecto ICAO-ARG/07/803 - Título III, Cap VI - Art 65, tomado del adjunto E al Anexo 13 al Convenio de Chicago de 1944

<sup>18</sup> Código Aeronáutico de la Nación Argentina, Ley 17285, 1967, Art. 30 al 35

<sup>19</sup> En este sentido, la decisión se tomó teniendo en cuenta la Resolución CNC 2444/98 art. 52 que prevé que el Enacom podrá "retirar o disponer el retiro, transitorio o definitivo del Certificado de Operador de Telecomunicaciones, cuando se comprobara que el titular del mismo incurriera en negligencia profesional o infracción a los reglamentos que rigen a los servicios de telecomunicaciones, imputables exclusivamente a su intervención".

<sup>20</sup> Folchi, Mario. Proyecto de Código Aeronáutico 0832-D-2018; Expediente 5715-D-2016 – Título III, Cap. V – Art 63

Código Aeronáutico se incluye también extender a los aeródromos privados el reconocimiento como infracción a la norma por parte de obstáculos que hayan sido erigidos con posterioridad a la habilitación del aeródromo, y cómo resolver esta cuestión<sup>2122</sup>.

Aunque esta necesidad no esté considerada en el Código Aeronáutico vigente en Argentina, está contemplado en las normativas internacionales. La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), sostiene que “Cualquier obra de infraestructura que se pretenda realizar en los aeropuertos deberá tener en cuenta el crecimiento urbano y una adecuada coordinación con las Autoridades Municipales y/o sectoriales competentes”<sup>23</sup>. Adicionalmente, se está trabajando en un “Manual Regulatorio de Aeropuertos y Eficiencia Aeroportuaria”<sup>24</sup> a partir del análisis de la información que los Estados Miembro de CLAC deben suministrar en una encuesta enviada por la institución.

Es preciso considerar para las Limitaciones al Dominio el Emplazamiento de Objetos, lo previsto en las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC). Allí se indica que “El espacio aéreo alrededor de los aeródromos es un recurso limitado y debe ser tratado con el fin de promover su uso eficiente y, sobre todo, garantizar la seguridad de las operaciones aéreas” y se destaca la importancia de resolver posibles conflictos devenidos de estas restricciones preservando la aviación “debido a su importancia como factor de integración y desarrollo de los Estados”<sup>25</sup>.

En la misma regulación se trata el tema de aeródromos ubicados en zona de frontera internacional, indicando que la Autoridad de Aviación Civil (AAC) “debe firmar un acuerdo con el país vecino, con miras a la aplicación y el cumplimiento de las disposiciones...”.

---

<sup>21</sup> El Art. 34 del Código Aeronáutico Argentino, ley 17285, considera este tema pero específicamente para aeródromos públicos

<sup>22</sup>Folchi, Mario Proyecto de Código Aeronáutico 0832-D-2018, Capítulo V, Art. 63; y Dra. Griselda Capaldo, Proyecto ICAO-ARG 07/803, (Consultoría aprobada por el conicet Res. DC 3783 del 28 de diciembre del 2009), Capítulo 5 Limitaciones al dominio, Art. 63

<sup>23</sup>Cuadragésima reunión del grupo de expertos en asuntos políticos, económicos y jurídicos del transporte (GEPEJTA/40) (Santiago de Chile, Chile, 5 de abril de 2018), Informe: Cuestión 1.3 del Orden del Día: Conclusiones del Coloquio Regional de Transporte Aéreo CLAC/ ACI- LAC/ALTA/IATA

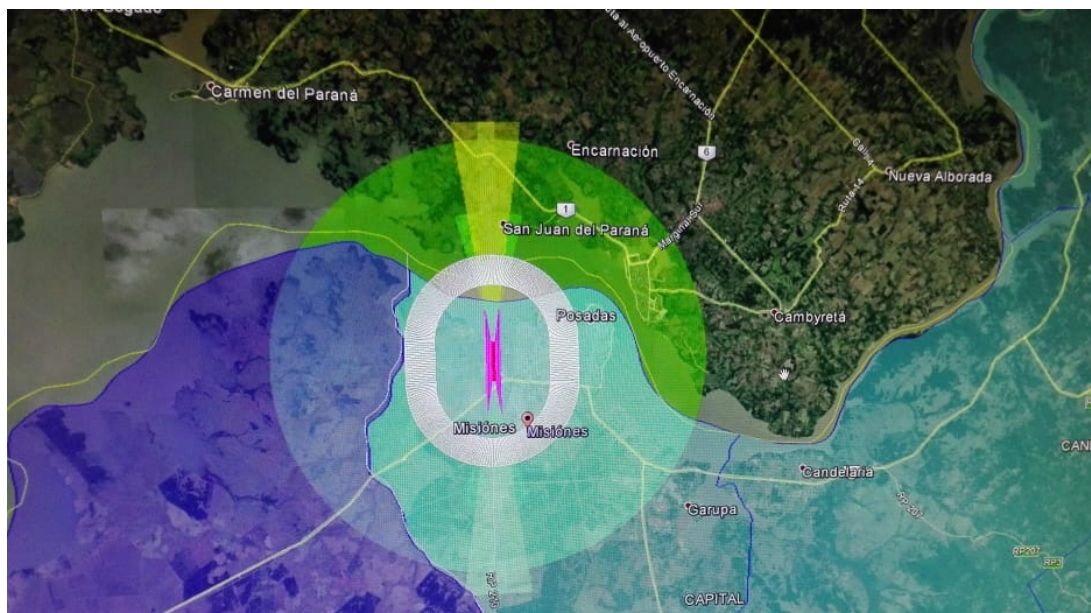
<sup>24</sup> En la referencia xiv se indica que el Manual surge de la “necesidad de consensuar criterios, realizar un análisis de las Normas y métodos recomendados de los Anexos al Convenio de Chicago en Gestión Aeroportuaria; del Manual de Planificación de Aeropuertos Doc. 9184, Manual de Servicios de Aeropuertos Doc. 9137, Manual sobre Aspectos Económicos de Aeropuertos, Doc. 9562, Manual sobre Aspectos Económicos de los Servicios de Navegación Aérea, Doc. 9161; Políticas de la OACI sobre Derechos Aeroportuarios y por Servicios de Navegación Aérea, Doc. 9082; Manual sobre Privatización de Aeropuertos y los Servicios de Navegación Aérea Doc. 9980; Criterios y directrices en materia de Servicio al Cliente y Calidad total (Res. CLAC A 18/03), Orientación sobre Medio Ambiente y Aviación Civil en América Latina (Res. CLAC A 21-07)”. El tema se repite en la reunión de CLAC de marzo de 2019

<sup>25</sup> RAAC – parte 153 – Operación de Aeródromos Subparte B – Evaluación para el emplazamiento de Objetos



Un caso es el Aeropuerto de Posadas “Libertador General San Martín”, en el que la aproximación comienza sobre otro estado (Paraguay), como se indica en la Figura 2.

**Figura 2 – Zona de aproximación del Aeropuerto de Posadas**



## VI. El caso de la Provincia de Salta

La actividad aeronáutica es de vital importancia en el desarrollo del turismo y las economías regionales, cuestión que ha sido reconocida por la Provincia de Salta, Argentina, a través de su Plan de Desarrollo Estratégico 2030 en el que se considera al Turismo como una de las actividades claves para el desarrollo económico. Dentro del sector “Infraestructura” hace mención específica a los trabajos que son necesarios en la infraestructura de aeropuertos y aeródromos para fomentar el desarrollo del turismo, así como también el de las economías regionales, buscando promover el uso del transporte aéreo para mercancías de alto valor agregado de la región<sup>26</sup>. El Plan identifica como “Fortaleza” la existencia de un aeropuerto que permite vuelos internacionales.

Dentro del Plan se plantea la necesidad de la prolongación de pistas del Aeropuerto Internacional de Salta y mejorar asimismo las conexiones con otros sistemas de carga.

<sup>26</sup> “Mesa de Concertación Final – Sector Infraestructura – PDES 2030” del 29 de marzo de 2012 - <http://www.pdes2030.com.ar/todas-las-noticias/salta/sectores/infraestructura/1/8>

También se propone el mejoramiento de pistas en el Aeródromo de la ciudad de Salta, propiedad del Aeroclub Salta. Finalmente se reconoce la necesidad de ampliaciones y mejoras en 7 aeródromos regionales de la Provincia (Oran, Tartagal, Rivadavia, Santa Victoria Este, Rosario de la Frontera, Joaquín V. González y Cachi)

En Salta, el planeamiento urbano en los municipios aledaños a los aeródromos no tiene en cuenta el elemento de Limitaciones al Dominio necesario para el desarrollo de la actividad aeronáutica, ya que autorizan construcciones que pueden poner en riesgo la seguridad operacional de los vuelos.

El Aeroclub Salta es un claro ejemplo, ya que hoy está inserto dentro del casco urbano, y en sus alrededores se permitieron construcciones que limitan el desarrollo de la aviación. Aunque, como se mencionó anteriormente, este aeródromo requiere inversión en infraestructura para posibilitar el desarrollo turístico y de economías regionales de la provincia.

Lamentablemente esta situación es común a muchos aeródromos de la Argentina.

## **VII. La necesidad de reforzar el Trabajo en Equipo**

Como ya fue manifestado anteriormente, el Plan de Desarrollo Estratégico 2030 de la Provincia de Salta, Argentina, considera la necesidad de mejorar y ampliar la infraestructura aeronáutica, pero en ningún momento identifica la importancia de incluir en las legislaciones provinciales y municipales la cuestión de las Limitaciones al Dominio. Y este es sólo uno de los ejemplos en los que la insuficiente o falta de coordinación y trabajo interdisciplinario puede resultar que el establecimiento de una política se quede en el plano de las buenas intenciones. En algunos casos, y si los beneficios de la política que se busca promover lo justifican, se podrán lograr soluciones puntuales, pero que en definitiva resultarían más costosas y difíciles de sostener en el tiempo que lo que se podría conseguir si se partiese de la identificación previa de necesidades y condicionamientos que deben ser parte del plan de implementación de la política en cuestión.

Como bien indica el Dr. Gustavo Lupetti, "... el primer punto de contacto en las políticas del sector es necesariamente una base de datos indispensables en común, por cuanto la integración y regularidad de los servicios no admite compartimentos estancos o información celularizada. Menos aún puede admitirse el factor sorpresa, es decir que la información llega sin suficiente antelación"<sup>27</sup>.

---

<sup>27</sup>Lupetti, Gustavo "Estudios de Derecho Aeronáutico y Espacial", "Las Políticas Aerocomerciales y aeroportuarias. Puntos de confluencia", Ed. Marcial Pons, Madrid, 2008. P. 387. El autor incluso indica que

Es necesario, entonces, que exista una colaboración entre las empresas del sector con los Estados, y de los Estados entre sí.

Además de la necesidad de coordinación como la que se indicó previamente para el caso de la desconexión entre un Plan de Desarrollo regional y elementos fundamentales para mantener la seguridad operacional, es preciso destacar también la necesidad de coordinación entre el servicio de transporte aéreo y el servicio aeroportuario, que son servicios públicos íntimamente relacionados.

Una coordinación insuficiente o fallida puede traer como consecuencia desconexiones entre planes de inversión y desarrollo, resultando en ineficiencias de estas inversiones y proyectos de desarrollo. La Dra. Cintia Yaryura destaca que “La administración en materia de transporte aéreo y aeropuertos no está unificada, existe una dispersión de jurisdicciones y competencias que hacen imposible llevar a cabo la política coherente y coordinada”, aunque “los aeropuertos y las actividades aerocomercial tienen múltiples puntos de confluencia, creando así una estrecha interrelación que produce efectos recíprocos, directos e inmediatos entre ambos sectores. Al complementarse el sector aerocomercial con el aeroportuario, se deben llevar a cabo programas conjuntos en la adopción de sus respectivas políticas con el objetivo de lograr condiciones que alcancen el cumplimiento de los estándares internacionales de seguridad como así también la calidad óptima de los servicios”.

Es necesaria, entonces, una mayor coordinación dentro del Sistema Aeronáutico, entre los servicios de transporte aéreo y los de aeropuertos, que puede centrarse en los puntos de confluencia que existen entre éstos.

### **VIII. Conclusiones**

Uno de los componentes fundamentales del Sistema Aeronáutico es la Infraestructura, que no se limita sólo a los aeropuertos y demás servicios e instalaciones de tierra, sino que consiste en varios elementos que interactúan de manera compleja y fuertemente orientados hacia la seguridad operacional, una navegación aérea eficiente y con adecuada capacidad operativa para facilitar la aviación, el desarrollo económico y la protección del medio ambiente.

Uno de los elementos de la Infraestructura, claramente en línea con lo anterior, son las Limitaciones al Dominio.

---

“si alguien supone que puede establecer políticas sin información, en realidad tiene vocación de mago o de aventurero, pero no de funcionario responsable”

Por otro lado, los aeropuertos son un elemento infaltable en los planes estratégicos de las regiones y estados, sobre todo aquellos en vías de desarrollo, para el fomento de sus economías mediante el turismo y el comercio.

Sin embargo, se observa una desconexión entre los planes de desarrollo de las regiones y las condiciones y exigencias de la infraestructura aeronáutica.

Es fundamental entonces que exista una coordinación entre los diferentes componentes y actores del sistema aeronáutico para asegurar que los proyectos de desarrollo de una región o Estado se lleven adelante de manera correcta.

Es necesario un enfoque sistémico y trabajo en equipo para que las políticas de desarrollo sean completas y sostenibles, y que se puedan llevar adelante los correspondientes proyectos de mejora de manera eficiente. Se deben tender puentes entre los organismos que arman e implementan las regulaciones, y los agentes que tienen que entenderlas y aplicarlas para el correcto desarrollo de sus actividades. A su vez, los organismos generadores de normativas deberían tener una mayor comprensión de las prácticas aeronáuticas.