

ACOMPañAN PLAN DE MITIGACIóN DE RUIDOS. SOLICITAN EL URGENTE LEVANTAMIENTO DE MEDIDA CAUTELAR. SOLICITAN SE FORME NUEVO INCIDENTE. EN SUBSIDIO, SOLICITAN MORIGERACIóN Y PRóRROGA. PLANTEAN CUESTIóN FEDERAL.

Sra. Juez:

MARÍA LAURA GUERRINI, abogada (T° 129, F° 92 C.F.A.S.M.), en el doble carácter de representante y letrada patrocinante del **ESTADO NACIONAL – MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN**, con domicilio procesal constituido en la Av. 101 R. Balbín N° 1717, Casillero 2167, partido de San Martín, Provincia de Buenos Aires y domicilio electrónico bajo la C.U.I.T. N° 27-28751351-3 y **GIMENA FERNANDEZ PATRI**, abogada (T° 60 F° 70 C.P.A.C.F.), en el doble carácter de representante y letrada patrocinante de la **ADMINISTRACIóN NACIONAL DE AVIACIóN CIVIL (ANAC)**, con domicilio procesal constituido en la calle Mitre N° 3885, piso 5, oficina 2, San Martín y electrónico bajo la CUIT N° 27-22675727-4; en autos caratulados: **“INCIDENTE N° 21 - ACTOR: MARISI, LEANDRO Y OTROS DEMANDADO: PODER EJECUTIVO NACIONAL - PEN- MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIóN Y OTRO S/ INCIDENTE”**; (Expte. FSM N° 113686/2017/21), a V.S. decimos:

I.- ACOMPañAN PLAN DE MITIGACIóN DE RUIDOS.

Con fecha 9 de agosto de 2019, V.S. dictó una medida cautelar de restricción de vuelos, prohibiendo las operaciones nocturnas en el Aeropuerto El Palomar (en adelante **“EPA”**) en el horario de 23 a 6 hs.

Por su parte, con fecha 26 de agosto de 2019, V.S. amplió la medida cautelar restrictiva referida, prohibiendo los vuelos nocturnos en el horario de 22 a 7 hs. De conformidad con lo establecido en el Punto 3 de la parte resolutive, el plazo de

30 días a partir del cual la medida cautelar de restricción de vuelos nocturnos se tornará operativa, comenzó a correr el día 26 de agosto de 2019.

En dicho contexto, ponemos en conocimiento de V.S. que la autoridad de aplicación del Estado Nacional, la ANAC, independientemente de haber apelado la medida dispuesta, procederá a implementar una serie de medidas concretas para mitigar el impacto sonoro en el EPA. Se acompaña como Anexo I el Plan de Mitigación de Ruidos (Plan de Mitigación).

Como se ha expresado a lo largo de la causa, las diversas mediciones realizadas hasta el momento en el EPA demostraron que no se superan los niveles de ruido y de gases normales para la aviación civil.

Esta decisión es entonces una muestra de colaboración y buena voluntad por parte de las autoridades, y no implica convalidar los hechos alegados por el actor, ni consentir los términos de la medida cautelar otorgada por la resolución del 9 de agosto de 2019, ampliada por la del 26 de agosto de 2019, y apelada por esta parte.

Se recuerda a V.S. que las medidas de mitigación ambiental constituyen el conjunto de acciones de prevención, control, atenuación, restauración y compensación de impactos ambientales que deben acompañar el desarrollo de actividades, a fin de asegurar el uso sostenible de los recursos naturales involucrados y la protección del medio ambiente y las personas humanas que interactúan con el mismo.

El Plan de Mitigación para el EPA –que surge del informe acompañado a la Nota NO-2019-83696115-APN-DGIYSA#ANAC elaborado por la Dirección de Aeródromos de la Dirección General de Infraestructura y Servicios Aeroportuarios de ANAC y por el concesionario Aeropuertos Argentinas 2000, y que como Anexo I se acompaña al presente- agrupa tres grandes ejes:

(i) medidas de mitigación de ruido adoptadas en relación con la circulación de aeronaves comerciales en el espacio aéreo en torno al EPA;

(ii) medidas adoptadas en relación con las fases del ciclo de aterrizaje circulación terrestre-despegue (ciclo LTO, sigla del término "*Landing-Take Off*") de las aeronaves comerciales;

(iii) medidas de mitigación de ruido relacionadas con infraestructura terrestre.

Se informa a V.S. que el plan que se presenta responde a recomendaciones efectuadas por la Organización de Aviación Civil Internacional de Naciones Unidas (OACI), organismo especializado en la materia, para reducir los niveles de ruido. Si bien estas medidas son mayormente utilizadas en aeropuertos con operaciones aeronáuticas mayores a las del EPA, se proponen aquí atento a la eficiencia demostrada, y con ánimo de brindar soluciones eficientes.

A la fecha, las medidas han sido evaluadas, se encuentran en proceso de implementación y se estima que estarán efectivizadas el 10 de octubre 2019, priorizando siempre la seguridad de las operaciones de las operaciones aerocomerciales.

Por último, destacamos que esta decisión se adoptó con espíritu de colaboración por parte de las autoridades involucradas y con ánimo de ofrecer soluciones concretas a quienes se entienden afectados por el funcionamiento del EPA, pese a que las numerosas mediciones realizadas demostraron que no se superan los niveles de ruido y de gases normados para la aviación civil.

II.- SOLICITAN EL URGENTE LEVANTAMIENTO DE LA MEDIDA CAUTELAR.

A raíz del cambio de circunstancias tenida en miras por V.S. al momento de fallar y ante la inminente implementación de las medidas de mitigación,

es que solicitamos a V.S. el urgente levantamiento de la medida cautelar en los términos del art. 202 del CPCCN y del art. 6 de la Ley de Medidas Cautelares contra el Estado Nacional.

Esta solicitud, que deberá tramitar por incidente separado, se funda en las siguientes consideraciones:

II. a) LAS PARTICULARES CIRCUNSTANCIAS DE LA CAUSA. LOS GRAVES PERJUICIOS GENERADOS AL ESTADO NACIONAL. EL DAÑO AL INTERÉS PÚBLICO.

Las resoluciones cautelares dictadas en la causa afectan gravemente los servicios públicos¹ –Aerocomercial y Aeroportuario– que esta parte debe velar y proteger, generando desequilibrios respecto del necesario balance que debe existir entre la potestad de regulación y control a cargo del Poder Ejecutivo Nacional, las empresas permisionarias de las rutas aéreas y concesionarias del EPA, y los usuarios locales e internacionales de esos servicios públicos.

Las medidas cautelares de restricción fueron dictadas en el marco de un proceso ambiental que lleva años sin que se haya discutido la cuestión de fondo por inactividad de la propia actora.

Estas decisiones deben revisarse en consideración a los daños que causa al interés público, y por el principio de razonabilidad, que obliga a un estricto análisis de proporcionalidad, necesidad y adecuación de la medida, máxime cuando presenciamos un cambio en las circunstancias ante la implementación de las medidas de mitigación del ruido.

¹ Tanto el servicio aerocomercial como aeroportuario han sido calificados como servicios públicos por el legislador, y por ende, han sido considerados como esenciales para la satisfacción de determinadas necesidades. Pero no solo eso sino que, a partir de la reforma de 1994, se entiende que los servicios públicos tienden a garantizar también un nivel de vida adecuado a las personas. Es decir, tienen fundamento en la dignidad de las personas que se encuentra protegida en los diversos tratados de derechos humanos incorporados en nuestra Constitución Nacional a partir de las previsiones contenidas en el art. 75 inciso 22.

En efecto, la restricción dispuesta –en caso de tener que ser implementada- directamente afectará: (i) a más de un millón y medio de usuarios locales e internacionales de los servicios públicos aeroportuarios y aerocomerciales, impidiendo además que éstos puedan acceder al transporte aerocomercial a menor costo; (ii) empresas permisionarias del EPA; (iii) los trabajadores de estas últimas; (iv) otros aeropuertos internacionales que se relacionen con el EPA; (v) la conectividad entre nuestras propias provincias y con otros Estados; (vi) el desarrollo de la economía local y regional; (vii) el funcionamiento del sistema nacional de aeropuertos (SNA) y las operaciones en los aeropuertos de Estados vecinos, los cuales deberán adecuar sus propios horarios por una restricción judicial dispuesta en base al mero capricho del actor que nada ha probado de sus dichos; entre otros.

También tenga en cuenta V.S. que la restricción ordenada pondría en peligro el funcionamiento total del EPA, con los graves e irreparables perjuicios que ello conllevará a la sociedad en general.

En definitiva, la medida dispuesta por V.S. vulnerará las denominadas cláusulas del progreso, del comercio, contenidas en el artículo 75 incs. 18 y 22, y el derecho a libre tránsito contenido en el artículo 14 de nuestra Constitución Nacional, así como contrariará los tratados internacionales incorporados a nuestra Carta Magna que también garantizan el acceso irrestricto por parte de los ciudadanos a todas aquellas actividades caracterizadas como servicio público.

Se debe tener presente que el principio precautorio adoptado por la Ley General de Ambiente –que presupone la necesidad de que exista una amenaza de daño grave o irreversible- exige su aplicación en un marco de razonabilidad y sólo si se demuestra estar ante casos de daños de extrema gravedad y que a priori sean irreversibles.

La materia cautelar ha sido conceptualizada como la “(...) actividad preventiva que, enmarcada en la objetiva posibilidad de frustración, riesgo o estado de peligro, a partir de la base de un razonable orden de probabilidades acerca de la

existencia del derecho que invoca el peticionante, según las circunstancias, y exigiendo el otorgamiento de garantías suficientes para el caso de que la petición no reciba finalmente auspicio, anticipa los efectos de la decisión de fondo ordenando la conservación o mantenimiento del estado de cosas existente o, a veces, la innovación del mismo según sea la naturaleza de los hechos sometidos a juzgamiento”².

Es por eso que también a las medidas cautelares les resulta aplicable la doctrina que la Corte Suprema de Justicia de la Nación que exige, al adoptar ese tipo de decisiones “(...) *salvaguardar el interés público comprometido y proporcionado a los fines que se procura alcanzar, de tal modo de coordinar el interés privado con el público y los derechos individuales con el de la sociedad*”³.

Tanto el transporte aerocomercial como el servicio aeroportuario constituyen servicios públicos y, como tales, persiguen la satisfacción de necesidades públicas. Además implican una gran ventaja para la sociedad en general: (i) rapidez para transportar pasajeros; (ii) cohesión territorial, conectividad e intercambio de culturas, asegurando y promoviendo a la integración de todo el territorio de la Nación; (iii) crecimiento, mayor seguridad y desarrollo para los vecinos de la zona; y (iv) inclusión social, permitiendo que el transporte aerocomercial también pueda ser utilizado por sectores que antes no podían acceder; pues a partir de la incorporación de *low cost*, se buscó que no sólo unos pocos privilegiados puedan acceder a este tipo de servicio sino, como mínimo, duplicar la cantidad de pasajeros, universalizando el servicio.

De esta manera, la restricción cautelar dispuesta implicará un claro obstáculo a este proceso denominado “Revolución de los Aviones” que se viene llevando adelante y para el cual el EPA es fundamental, teniendo en cuenta su ubicación estratégica (está conectado a la línea del tren San Martín y a diversas líneas de colectivos, de fácil acceso gracias a su cercanía con las autopistas del Oeste y del

² De Lázari, Eduardo, Medidas cautelares, pág. 4, citado por Camps, Carlos E., Medidas cautelares en el amparo, JA, 1999-I-946.

³ Fallos: 297:201, 312:496, entre otros.

Buen Ayre, y es un gran beneficio para los ciudadanos de la zona oeste y norte del conurbano que no cuentan con aeropuerto comercial cercano).

Tenga en cuenta también V.S. que este objetivo de conectar a la Argentina e integrarla con el resto de los países, generó nuevas oportunidades y empleo formal, haciendo crecer las industrias ligadas al transporte y el turismo, pues el transporte aerocomercial es generador de nuevas fuentes de trabajo y colabora en la actualización de tecnologías e infraestructura.

Por último, ponemos en consideración de V.S. el Estudio que realizó la Unidad de Coordinación General del Ministerio de Transporte en las inmediaciones al EPA que refleja que 7 de cada 10 vecinos y comerciantes de la zona están en desacuerdo con las suspensión de los vuelos nocturnos y que el 69,4 % de los vecinos entrevistados opinaron que el EPA es beneficioso para la zona.

II.b) EL CARÁCTER PROVISORIO DE LAS MEDIDAS CAUTELARES.

Las medidas cautelares no causan estado, es decir, no son definitivas, ya que su vigencia está supeditada al mantenimiento del estado de hecho o de derecho que justificó su dictado, de modo que, cualquier alteración que al respecto se produzca puede operar la revisión de aquélla.

Las medidas cautelares subsistirán mientras duren las circunstancias que fueron tenidas en cuenta para su dictado⁴. Por lo tanto, la posibilidad de ser modificadas no se limita a la existencia de hechos nuevos, sino también a la valoración que se haga de los presupuestos considerados al momento de su concesión.

⁴ Código Procesal Civil y Comercial de la Nación. Art. 202 *"Las medidas cautelares subsistirán mientras duren las circunstancias que las determinaron. En cualquier momento en que éstas cesaren se podrá requerir su levantamiento"*.

Es decir, del carácter provisorio de las medidas cautelares se deriva que las mismas no revisten la calidad de cosa juzgada en sentido material, siendo dichas resoluciones susceptibles de ser revisadas, modificadas y revocadas.

Al respecto, la Excma. CSJN expresó que:

*"(...) el auto que dispone una medida cautelar no tiene fuerza material de cosa juzgada y, no obstante la preclusión de la facultad de impugnarlo, puede ser modificado en cualquier tiempo cuando -como sucede en la causa- cambian las circunstancias en las que fue dictado (doctrina del art. 202 del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación)..."*⁵

En este mismo sentido, la doctrina tiene dicho que: *"Las medidas cautelares subsistirán mientras duren las circunstancias que fueron tenidas en cuenta en su momento para su dictado. Esta posibilidad no se encuentra limitada a la existencia de hechos nuevos, sino también a la valoración de los presupuestos requeridos para su dictado."*⁶

En orden a lo expuesto, y teniendo en cuenta las medidas de mitigación implementadas por la Autoridad de Aplicación, esta parte entiende que han quedado acreditados los requisitos necesarios para solicitar el urgente levantamiento de la cautelar trabada en autos, permitiendo de esta manera que el Estado Nacional pueda llevar a cabo la política aerocomercial y aeroportuaria que busca consolidar y tutelar el servicio público comprometido en autos.

II.c) LA OBLIGACIÓN DE EVITAR UNA SITUACIÓN JURÍDICA ABUSIVA.

⁵ CSJN, 10/12/1998, "La Austral Cía. de Seguros S.A. c/ LADE. s/ faltante y/o avería de carga de transporte aéreo" Fallos 321:3384.

⁶ CASSAGNE, Ezequiel, "Las medidas cautelares contra la Administración", en AAVV, Tratado de Derecho Procesal Administrativo -Dir. Juan Carlos Cassagne-, T. II, 2ª edición actualizada, La Ley, 2007, p. 343 y ss.

El artículo 10⁷ del Código Civil y Comercial de la Nación establece que el juez debe ordenar lo necesario para evitar los efectos del ejercicio abusivo o de la situación jurídica abusiva, y el mantenimiento de una medida cautelar sine die o de una instancia abierta sin resolución, puede constituir un ejercicio abusivo del derecho, pues el actor de una causa somete al demandado -con o sin fundamento- a un proceso sin límite temporal, lo que no puede ser jurídicamente tolerado⁸,

V.S. en su resolución de fecha 09 de agosto de 2019 consideró que: *"(...) desde el inicio de la causa principal (el 21/11/2017) y en particular desde la imposición del trámite ordinario de la causa el 5/02/2019 la actora no dio traslado de la demanda a las contrapartes, impidiendo a que en la actualidad se cuente con un panorama integral de la situación ambiental del Aeropuerto de El Palomar, y en especial que se haya no solo escuchado a todas las contrarias, sino que no se haya producido alguna pericia o prueba efectuada por especialistas en el tema ambiental aeroportuario que sea imparcial a ambas partes..."*.

Sin embargo, tenga especialmente en cuenta V.S. que esta parte acreditó en autos TRECE (13) informes de avance ambiental (en la actualidad existen 15 informes acreditados), junto con dos Estudios de Impacto Ambiental y la correspondiente DIA, que hicieron especial foco a la cuestión del ruido de las aeronaves y concluyeron que en líneas generales, no se ha superado el valor de referencia (65dBA); informes que no han sido impugnados por la parte actora a lo largo de la causa.

Al respecto, no debe obviarse que el artículo 33 de la Ley General del Ambiente, Ley N° 25.675, expresamente establece que: *"Los dictámenes emitidos por*

⁷ Código Civil y Comercial de la Nación. Art. 10. *"El ejercicio regular de un derecho propio o el cumplimiento de una obligación legal no puede constituir como ilícito ningún acto. La ley no ampara el ejercicio abusivo de los derechos. Se considera tal el que contraría los fines del ordenamiento jurídico o el que excede los límites impuestos por la buena fe, la moral y las buenas costumbres. El juez debe ordenar lo necesario para evitar los efectos del ejercicio abusivo o de la situación jurídica abusiva (...)"*

⁸ Cfr. SAVIGNANO, Luciano C. y MOREA, Adrián O. "La caducidad de la instancia en el proceso contencioso administrativo de la Provincia de Buenos Aires, a la luz de la reciente jurisprudencia de la SCBA. Segunda parte", 3/07/2017, MJ-DOC-11691-AR.

organismos del Estado sobre daño ambiental, agregados al proceso, tendrán la fuerza probatoria de los informes periciales, sin perjuicio del derecho de las partes a su impugnación..." (el destacado ha sido incorporado).

Además, la pretensión cautelar sólo debe ser acordada con el fin de asegurar preventivamente la ejecución de una eventual sentencia de condena, pero de ninguna manera puede convertirse en la ejecución misma de una sentencia inexistente.

Por los motivos expuestos, dicha resolución y su ampliación de fecha 26 de agosto de 2019 deben ser dejadas sin efecto sin más trámite.

Por último, y a fin de proteger el derecho de defensa y debido proceso y el de celeridad procesal, se solicita a V.S. le otorgue al presente pedido de levantamiento tratamiento por nuevo incidente y así evitar obstaculizar la remisión a la Alzada de los recursos de apelación deducidos por las partes contra las resoluciones del 9 y 26 de agosto del corriente.

III.- EN SUBSIDIO, SOLICITAMOS PRÓRROGA Y MORIGERACIÓN DE LA MEDIDA

Para el hipotético supuesto de que no se admita el levantamiento de la medida, solicito que se prorrogue por 120 días su fecha de inicio. De otra forma, será materialmente imposible cumplir con todas las acciones que se requieren para reducir la actividad del EPA en el plazo indicado.

En primer lugar, se advierte que la aprobación de factibilidad horaria para la operación de vuelos regulares y/o reprogramación de vuelos ya aprobados de una compañía aérea implica un procedimiento que requiere de la intervención y coordinación previa de distintos organismos públicos y agentes privados que intervienen en la operatoria de un aeropuerto.

El desvío de una aeronave no es el resultado de una decisión de la autoridad aeronáutica, sino que - y a los fines de una explicación técnica pertinente - constituye una situación operativa que habilita de manera excepcional el uso del aeropuerto alternativo, siendo tránsito aéreo (Empresa Argentina de Navegación Aérea o "EANA") y no ANAC, la encargada de la coordinación de dichas situaciones que, reiteramos, sólo se efectivizan por razones excepcionales, contingencia o de fuerza mayor, y no habitualmente como manifiesta el actor.

Conforme a la Resolución ANAC N° 180/19, la transportadora aérea como principal interesada debe iniciar ante ANAC el trámite de su programación de servicios de transporte aéreos y/o reprogramación, una vez obtenida por parte de los explotadores aeroportuarios de los aeródromos en los cuales pretende operar la validación de los horarios de arribo y despegue de dichos servicios.

Esa validación implica que el explotador aeroportuario debe analizar los horarios pretendidos por la requirente, coordinando con los distintos organismos aeroportuarios (PSA, ANAC, ORSNA, ADUANA y cualquier otro que corresponda) a fin de otorgarle factibilidad horaria o solicitarle modificaciones a los mismos. Esa solicitud también debe ser enviada a la EANA para que realice el estudio de la capacidad aire, lo cual implica analizar en conjunto las operaciones de transporte aéreo de distintos aeropuertos y en caso de observar una saturación de la mencionada capacidad, solicitar los debidos cambios.

Finalmente, y una vez obtenida la conformidad de todos los explotadores aeroportuarios de los aeródromos intervinientes, la ANAC aprueba la programación de servicios de transporte aéreos y/o reprogramación según fuera lo petitionado.

De acuerdo al procedimiento establecido en la normativa referida, surge de manera evidente que la reprogramación de las operaciones en el EPA requiere de la intervención y coordinación de distintas autoridades y de un examen previo

minucioso por parte de todos los organismos intervinientes en la operatoria de un aeródromo.

Tal como fuera manifestado, desde el mes de abril y hasta junio de 2019 inclusive, tanto las empresas transportadoras como los organismos involucrados en la operatoria de un aeródromo intervinieron en este procedimiento de aprobación de factibilidad y programación (julio-septiembre 2019), por lo que resulta inadmisibles pensar que en el plazo estipulado por V.S. pueda resolverse una reprogramación de todas las operaciones de un aeropuerto, sin dimensionar la coordinación y complejidad que ello importa.

Finalmente, y para el supuesto en que V.S. no haga lugar al levantamiento requerido, se solicita que se reduzca la prohibición del horario de funcionamiento del EPA entre las 00 horas y las 5 am., en tanto, en este margen horario nocturno el interés público comprometido se vería afectado en menor medida, en tanto son muchos menos los vuelos y operaciones que deban reprogramarse. Aunque, como ya fue expuesto, cualquier intervención en la operación del EPA, por mínima que sea, genera perjuicios para un gran sector de la sociedad.

IV.- PLANTEAN CUESTIÓN FEDERAL.

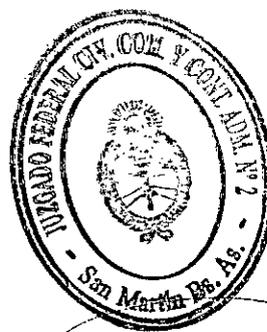
Hallándose comprometidos principios y garantías constitucionales, así como la aplicación de leyes federales (artículo 14, Ley N° 48), hacemos reserva del caso federal para recurrir en caso necesario ante la Corte Suprema de Justicia de la Nación, sin perjuicio de la posibilidad de invocar la doctrina de la gravedad institucional y de la arbitrariedad.

V.- PETITORIO.

En función de lo expuesto, a V.S. solicitamos:

- i) Tenga por acompañado el Plan de Mitigación de Ruidos para el EPA y el Estudio Realizado en las Inmediaciones del EPA, de la Unidad de Coordinación General del Ministerio de Transporte de la Nación;
- ii) Forme nuevo incidente y decrete el levantamiento de la medida cautelar dispuesta el 9 de agosto de 2019, ampliada el 26 de agosto de 2019;
- iii) Para el caso de que no se admita el levantamiento de la medida dispuesta por la resolución del 09 de agosto de 2019 y ampliada por la del 26 de agosto de 2019, prorrogue por 120 días su fecha de inicio;
- iv) Subsidiariamente, morigere la prohibición del horario de funcionamiento del EPA, limitándose la misma entre las 00 horas y las 5 am;
- v) Tenga presente el caso federal introducido.


PATRICIA FERNÁNDEZ PATRI
ABOGADA



Proveer de conformidad,

SERÁ JUSTICIA

17 SEP 2019


María Laura Guerrini
Abogada
T° 98 F° 130 C.P.A.C.F.
T° 189 F° 92 C.F.S.M.
CUIT: 87-8875198-129

ANEXO I



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2019 - Año de la Exportación

Nota

Número: NO-2019-83813735-APN-DGLTYA#ANAC

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Lunes 16 de Septiembre de 2019

Referencia: Plan integral de medidas de mitigación de ruido para el Aeropuerto El Palomar

A: María Laura Guerrini (DALYJ#MTR),

Con Copia A:

De mi mayor consideración:

Que por medio de la presente y a los fines de la presentación pertinente en el marco de la causa MARISI, LEANDRO Y OTROS DEMANDADO: PODER EJECUTIVO NACIONAL - PEN- MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN Y OTRO S/INCIDENTE"; (Expte. FSM N° 113686/2017/21) en trámite por ante el Juzgado Federal Civil Comercial y Contencioso Administrativo N° 1 y 2, a cargo de la Dra. Isabel Martina Forns, se remite como archivo embebido (IF-2019-83697389-APN-ANAC#MTR) el Plan integral de medidas de mitigación de ruido para el Aeropuerto El Palomar.

Asimismo se informe que mediante NO-2019-83696115-APN-DGIYSA#ANAC la Dirección de Aerodromos dependiente de la Dirección de Infraestructura y Servicios Aeroportuarios de ANAC remitió a la Dirección a su cargo la información técnica pertinente en relación al Plan antes referido.

Sin otro particular saluda atte.

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=SECRETARIA DE GOBIERNO DE MODERNIZACION,
ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2019.09.16 16:06:55 -0300

Lucía FERNANDEZ URQUIZU
Jefe III
Dirección General Legal, Técnica y Administrativa
Administración Nacional de Aviación Civil

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA -
GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR,
ou=SECRETARIA DE GOBIERNO DE MODERNIZACION,
ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA,
serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2019.09.16 16:06:56 -0300

Plan integral de medidas de mitigación de ruido para el Aeropuerto El Palomar

INTRODUCCIÓN

En el marco de la causa MARISI, LEANDRO Y OTROS DEMANDADO: PODER EJECUTIVO NACIONAL - PEN- MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN Y OTRO S/INCIDENTE"; (Expte. FSM N° 113686/2017/21) en trámite por ante el Juzgado Federal Civil Comercial y Contencioso Administrativo N° 1 y 2, a cargo de la Dra. Isabel Martina Fornas, la Sra. Jueza dictó con fecha 9 de agosto de 2019 resolvió, por medio de una medida confirmada y ampliada en fecha 26 de agosto, el cese de la actividad aeroportuaria civil en el aeropuerto El Palomar entre las 22 y 7 horas.

La correspondiente autoridad de aplicación del Estado Nacional, la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), independientemente de su rechazo a esta medida, implementará una serie de medidas de mitigación de ruido en el citado Aeropuerto, con el fin de atender la preocupación que se resalta en el dictamen judicial por el buen descanso de los vecinos.

Esta decisión se adoptó con espíritu de colaboración por parte de las autoridades involucradas y con ánimo de ofrecer soluciones concretas a quienes se entienden afectados por el funcionamiento del Aeropuerto El Palomar, pese a que las numerosas mediciones realizadas demostraron que no se superan los niveles de ruido y de gases normados para la aviación civil.

Las medidas ya están en proceso de implementación. Aquellas medidas asociadas a las operaciones de las aeronaves entrarán en vigor el 10 de octubre 2019¹, priorizando siempre *la seguridad de las operaciones de las operaciones aerocomerciales*.

EL PLAN DE MITIGACIÓN

Se implementarán medidas que suelen utilizarse en aeropuertos de un elevado volumen de tráfico aéreo y que, en su mayoría, forman parte de las recomendaciones para reducir

¹ Fecha coincidente con el próximo ciclo de nuevas normas de la ANAC para operación de aeronaves.

el ruido en grandes aeropuertos en crecimiento emitidas por la **Organización de Aviación Civil Internacional de Naciones Unidas (OACI)**².

Los procedimientos de atenuación de ruido que se realizarán tienen comprobada eficiencia a nivel mundial y son utilizados en distintos aeropuertos de Occidente (e. g. **Ámsterdam-Schiphol, Heathrow, Frankfurt, San Francisco, Los Ángeles**, entre otros) y en el **Aeropuerto Internacional Jorge Newbery**, todos con un volumen de operaciones aeronáuticas más de diez veces superior al del EPA.

El plan agrupa tres grandes ejes:

- i) medidas de mitigación de ruido adoptadas en relación con la **circulación de aeronaves comerciales en el espacio aéreo en torno al EPA**;
- ii) medidas adoptadas en relación con las **fases del ciclo de aterrizaje-circulación terrestre-despegue** (ciclo LTO, sigla del término "*Landing-Take Off*") de las aeronaves comerciales³
- iii) medidas de mitigación de ruido relacionadas con **infraestructura terrestre**.

Varias de ellas, en lo operativo, implican la modificación del documento de las "Normas Particulares" del EPA para incluir la utilización de procedimientos de atenuación de ruido para aterrizajes, despegues y circulación en tierra dentro del aeropuerto.

Las "Normas Particulares" serán incluidas en el *Airport Information Publication (AIP)*, documento oficial de la ANAC que describe las características y normas de operación del aeropuerto, para ser implementadas en horario nocturno y de cumplimiento obligatorio para todas las aerolíneas comerciales⁴.

² Organismo especializado para ejercer la administración y velar por la aplicación del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago). La República Argentina es miembro activo de esta organización.

³ Con respecto al ciclo LTO estándar, se indica que la OACI lo definió como un ciclo de referencia específica para la caracterización preliminar del ruido y las emisiones gaseosas producto de las operaciones de las aeronaves en un aeropuerto.

El ciclo consta de cuatro fases modales escogidas para representar la aproximación (desde una altura de aproximadamente 915 m), el rodaje/marcha lenta, despegue y ascenso (hasta una altura de 915 m). Aunque no tiene en cuenta los detalles y las variaciones que ocurren en las operaciones reales, el ciclo LTO se diseñó como ciclo de referencia para fines de comparación de tecnologías y se ha afirmado reiteradamente como apropiado para estos efectos.

⁴ La ANAC no tiene facultades para obligar a otros tipos de aeronaves y tipos de vuelos (militares, gubernamentales y sanitarios) que operan en el EPA.

LAS MEDIDAS PROPUESTAS

A. Medidas en relación con el ciclo LTO (aterrizaje-circulación terrestre-despegue)

1. Procedimientos para el despegue en horario nocturno

Se incluirá en las Normas Particulares la obligación a las aerolíneas comerciales de reducir, de 22 a 7 horas, la potencia de los motores al mínimo posible y recomendable en el momento en que la aeronave comience la carrera de despegue.

Durante el ascenso también se deberán respetar valores de aceleración menores a los utilizados actualmente.

Con estas reducciones de potencia se logra mermar significativamente el impacto acústico durante el despegue.

La obligación se publicará en las Normas Particulares de la siguiente manera:

“De 22 a 07h, utilización de empuje reducido. Posterior al despegue, mantener entre $V_2 + 10$ a $V_2 + 20$ hasta la altitud de aceleración. Utilizar empuje de ascenso (Climb Thrust) a partir de los 800 ft, altitud de aceleración 3000 ft.”

La instrucción se encuadra en lo que OACI denomina “Procedimiento NADP 1” (sigla de *Noise Abatement Procedure #1* o Procedimiento de Mitigación de Ruido Nro.1), para reducir la huella sonora próxima a los aeropuertos durante la fase de despegue. Funciona correctamente para reducir el nivel de ruido en áreas cercanas al aeropuerto⁵.

⁵ El Procedimiento NADP 1 es usado para mitigar ruido en áreas más cercanas al aeropuerto. Existe otro procedimiento denominado NADP 2 que se aplica para mitigarlo en zonas más alejadas. Un informe de OACI (ICAO Research paper ICAO research paper Doc. 9888) señala que, en el gran aeropuerto de Tokyo, el procedimiento NADP 1 reduce entre 1 y 9 decibeles (dBA) el ruido de los aviones en las cercanías del aeropuerto, en comparación con NADP 2.

2. Procedimientos de Aterrizaje

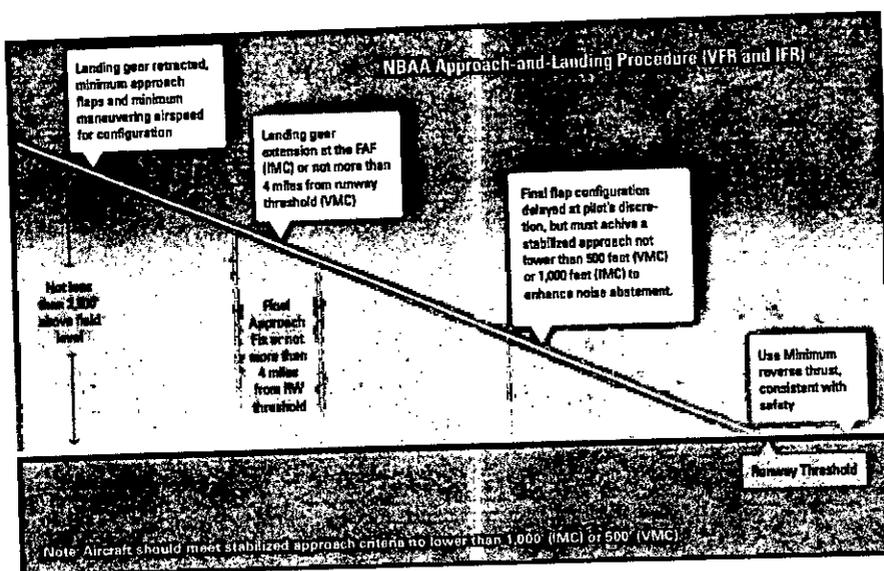
En relación con los aterrizajes de 22 a 7 horas, se incluirá en las Normas Particulares, la obligación a las aerolíneas comerciales de:

- ✓ Reducir la potencia de los motores al mínimo posible y recomendable durante la aproximación de las aeronaves a la pista.
- ✓ Configurar el ala en un ángulo que genere la menor resistencia al aire posible, bajando significativamente el ruido producido por ello.
- ✓ Prohibir la utilización de reversores de empuje de motor para frenar la aeronave cuando haya tocado pista.

Específicamente, la obligación se publicará de la siguiente manera:

“Realizar aproximaciones con bajo empuje y baja resistencia, demorando la configuración final de aterrizaje para disminuir el empuje necesario (“Low Power/ Low Drag”). No utilizar reversores de empuje de motor en la carrera de aterrizaje cuando sea posible, más allá del reversor en ralenti (idle)”.

A continuación, se presenta una figura que exhibe un ejemplo de este tipo de procedimiento, publicada por el Programa de Reducción de Ruido (Noise Abatement Program) de la Asociación de Empresas de Aviación de los EE.UU.:



Estas medidas son altamente efectivas en los aeropuertos que las implementan.

IF-2019-83697389-APN-ANAC#MTR

3. Uso preferencial de una cabecera de pista

La autoridad de aplicación local -el Jefe del aeropuerto El Palomar- requerirá a las aeronaves de aerolíneas comerciales el **uso preferencial de la cabecera 35 de 22 a 7 h, orientando el despegue hacia el Norte.**

Los despegues se harían entonces sobre un área con zonificación industrial que carece de actividad residencial nocturna, a diferencia de la cabecera contraria, que linda con una zona residencial ubicada detrás del Colegio Emaús.

Actualmente la cabecera 35 sólo se utiliza en aproximadamente un 24% de las operaciones. Aunque implica un mayor costo operativo, el impacto positivo de esta medida en la reducción de ruido en áreas residenciales puede ser muy significativo. Será comunicada en la ANAC al Jefe del aeropuerto

4. Rediseño del procedimiento de descenso en EPA

En el marco del rediseño de las operaciones de la “Terminal Baires”⁶, la Empresa Argentina de Navegación Aérea (EANA) implementará dos tipos de descensos continuos y trayectorias directas para las aproximaciones nocturnas en cabecera 35 del EPA. Se reducen así los empujes adicionales de motor asociados a los cambios de altitud en la aproximación y la salida, disminuyendo el consumo de combustible, las emisiones de CO₂ y el impacto acústico.

La publicación de esta instrucción se hará en el AIP en el formato de cartas de aproximación⁷.

⁶ El espacio aéreo donde se ubican los siete aeropuertos de la región metropolitana, incluyendo el EPA.

⁷ Lo que además redundará en un menor error de desviación respecto a los procedimientos tradicionales, reduciendo la dispersión de las trayectorias.

B. Medidas en relación con la circulación de aeronaves en tierra:

5. Procedimiento de "one-engine taxi"

Se incluirá en las Normas Particulares la obligación de que las aeronaves, entre las 22 y la 7 horas, al momento posterior al aterrizaje y al rodaje por fuera de la pista, **utilicen solo uno de sus dos motores para desplazarse en la calle de rodaje hasta la terminal de pasajeros.**

Específicamente, la obligación se publicará en el AIP de la siguiente manera:

"Durante la maniobra de rodaje de ingreso, y hasta llegar a la posición asignada, la aeronave sólo podrá utilizar un motor durante toda la maniobra".

6. Utilización de la unidad auxiliar y de energía (Auxiliar Power Unit: APU)

La ANAC impondrá a las líneas aéreas, entre las 22 y las 7 horas, **un tiempo máximo de utilización de la Unidad Auxiliar de Energía (o APU, por sus siglas en inglés)⁸ de 10 minutos previos al comienzo del vuelo y hasta 10 minutos posterior a su finalización** salvo que su uso por más tiempo sea necesario debido a que los equipos de tierra (Unidad de Energía en Tierra o GPU⁹) estén inoperativos.

Se incentiva así la utilización del GPU, cuyo nivel de emisión sonora es insignificante con relación al que emite el APU¹⁰. El impacto de esta medida en cuanto a la reducción del ruido durante esta etapa de la operación es notorio en los aeropuertos que la aplican.

⁸ El "APU" o Unidad Auxiliar de Energía es una pequeña turbina generadora de energía instalada dentro del avión que abastece de electricidad a la aeronave para cubrir los servicios mínimos cuando está detenida (i.e. iluminación, aire acondicionado y comunicaciones de cabina). La foto muestra la ubicación del APU en una aeronave comercial. El APU es normalmente utilizado en las operaciones en plataforma (embarque y desembarque, movimiento de cargas, limpieza de la aeronave), cuando la aeronave se encuentra con sus motores apagados

⁹ El "GPU" (*Ground Power Unit*) o "Unidad de Energía en Tierra" es un generador auxiliar de energía eléctrica móvil, externo a la aeronave, operado por el servicio de atención en tierra, que se puede utilizar en reemplazo del APU.

¹⁰ El ruido que genera el APU es un zumbido de frecuencia alta, universalmente reconocido por los pasajeros cuando están ascendiendo o descendiendo del avión.

Específicamente, la obligación se publicará de la siguiente manera:

Dentro del AIP, en su apartado AD 2.20 "REGLAMENTACIÓN DE TRÁNSITO LOCALES" se incluirá la leyenda, para el horario de 22 a 7:

"Unidad de Potencia Auxiliar (APU) sólo permitido encenderlo hasta 10 minutos antes del horario de salida y hasta 10 minutos después de haber frenado en la posición asignada en APN".

7. Prohibición de prueba de motores en horario nocturno

La ANAC prohibirá a partir del 10 de octubre 2019 que las aerolíneas comerciales realicen de 22 a 7 horas toda prueba de motores en el área designada para tal fin dentro del EPA. La prueba de motor implica que ambos motores se mantienen por varios minutos encendidos a potencias elevadas, generando altos niveles de ruido de manera sostenida en el tiempo.

Específicamente, la obligación se publicará de la siguiente manera:

Dentro del AIP, en su apartado AD 2.20 "REGLAMENTACIÓN DE TRÁNSITO LOCALES" se incluirá la leyenda

"Se prohíbe efectuar prueba de motores de 22 a 7 horas"

8. Prohibición nocturna de aeronaves no certificadas

La autoridad prohibirá a partir del 10 octubre 2019 la operación, de 22 a 7 horas, de aeronaves que no cumplan con la reglamentación de la OACI en cuanto a **certificación de emisiones sonoras**. Los operadores aéreos deberán acreditar esa certificación ante la ANAC.

Específicamente, la obligación se publicará de la siguiente manera:

"Los explotadores de aeronaves que prevean operar dentro de la franja horaria de 22 a 7 h presentarán por única vez, una copia del Certificado de Homologación en cuanto al Ruido extendido por la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad de cada aeronave cuya

IF-2019-83697389-APN-ANAC#MTR

operación se prevea dentro de la franja horaria establecida, a la Jefatura del aeropuerto. Dicha copia, debidamente autenticada por autoridad aeronáutica competente, quedará en poder de la mencionada jefatura. Una segunda copia de este certificado se llevará a bordo de la aeronave para el caso que sea requerida en la oficina ARO de otros aeródromos de despegue, previamente a la aceptación del plan de vuelo.”

C. Medidas en relación con infraestructura terrestre:

Complementariamente, con el fin específico de responder a la inquietud del dictamen judicial sobre el buen descanso de los vecinos, se ha iniciado la evaluación de una diversidad de medidas de mitigación en relación con la infraestructura en tierra. Todas ellas requieren ser evaluadas preliminarmente, antes de ser definidas con mayor precisión. Se trata de una diversidad de “dispositivos reductores de ruido”. En los puntos siguientes se los reúne en dos grandes grupos.

Todas las medidas de mitigación de ruido en tierra deben ser evaluadas previamente a su diseño e instalación, en función de la seguridad operacional y la viabilidad de su implementación. La ANAC ha instruido al explotador aeroportuario que inicie esta evaluación.

Las medidas a implementarse se enfocarán especialmente en la cabecera de pista más próxima al Colegio Emaús y la zona residencial que se ubica detrás de dicha institución.

La Administración Nacional de Aviación Civil ha requerido al explotador aeroportuario que inicie en septiembre 2019 la evaluación de la instalación de dispositivos reductores de ruido que, por las razones aquí expuestas, deberán enfocarse especialmente en la cabecera de pista más próxima al Colegio Emaús y la zona residencial que se encuentra detrás de dicha institución, con relación al aeropuerto. Dado que el explotador aeroportuario sólo puede instalar infraestructura dentro del predio objeto del contrato de licitación, toda ubicación de barreras acústicas fuera del mismo deberá ser coordinada con la municipalidad interviniente y las demás instituciones que se requiera.

Los Dispositivos Reductores de Ruido, deberán tener en cuenta:

- Definición de las prestaciones acústicas esperadas (eficacia requerida y condiciones exigibles a los materiales constituyentes de la pantalla) con relación al Colegio Emaús y la zona residencial vecina a dicha institución.
- Determinación de la ubicación precisa del dispositivo con respecto al Colegio Emaús, su zona residencial adyacente y las vías de circulación de transporte terrestre.
- Diseño geométrico de la pantalla (altura y longitud).
- Diseño constructivo (tipo y forma de la pantalla). En general, un Dispositivo Reductor de Ruido, por ej., una pantalla acústica, estará constituida por los elementos, paneles modulares o materiales que constituyen el muro, por el armazón o estructura soporte en el que se dispondrán los elementos anteriores y por las cimentaciones precisas para mantener la estabilidad de la pantalla acústica.
- Estimación en laboratorio de la eficacia de los Dispositivos Reductores de Ruido seleccionados a poner a prueba.
- Comportamiento no acústico de los materiales (inflamabilidad, resistencia al viento y otros factores climáticos, etc.)

Es preciso resaltar que a priori, no resulta preferible un tipo de Dispositivo Reductor de Ruido frente a otro, siendo las peculiaridades del problema acústico a resolver las que determinarán el grado de absorción y/o deflexión más conveniente. El objetivo primario de los Dispositivos Reductores de Ruido será la mitigación de ruido en el Colegio Emaús y el área residencial contigua a dicha institución, que deberá ser definida con precisión.

En concreto, las medidas consistirán en:

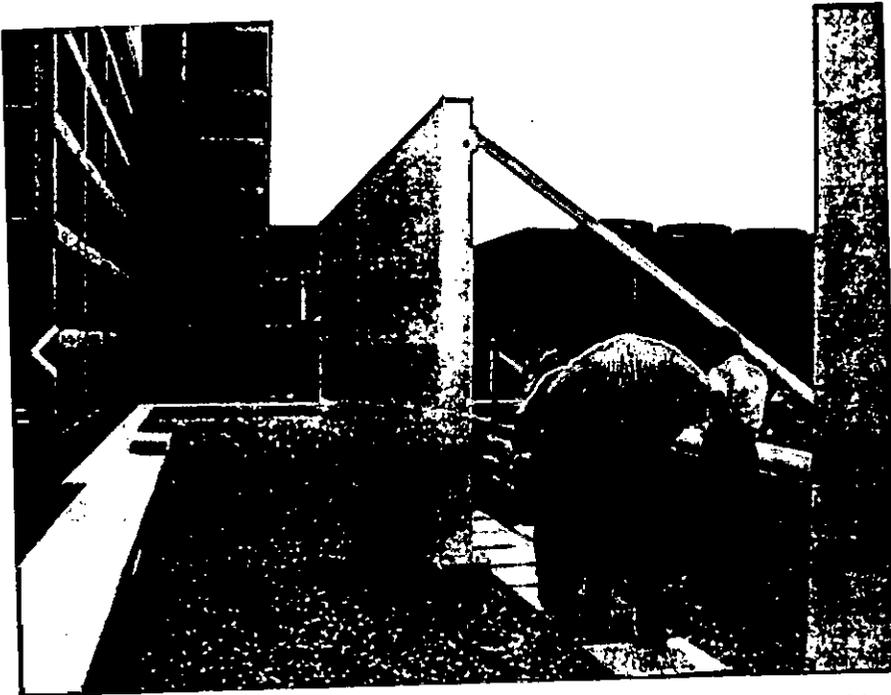
9. Instalación de barreras de deflexión y/o absorción de ruido

Se propone instalar barreras acústicas en lugares estratégicos, en la zona del aeropuerto lindante entre la cabecera de pista más próxima al Colegio Emaús y la zona residencial que se ubica detrás de dicha institución.

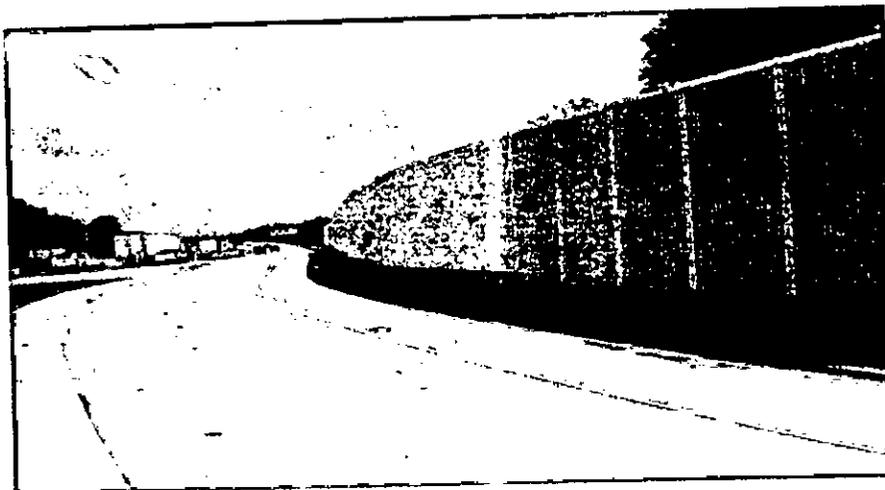
Las características técnicas y específicas de las barreras a instalar están siendo definidas en función de las características particulares del aeropuerto: espacio disponible en esa zona, pendientes, etc.

Las barreras acústicas consisten, en general, de **paneles absorbentes** de uso universal, similares a los que se colocan en autopistas y otras zonas con fuentes móviles emisoras de ruido¹¹.

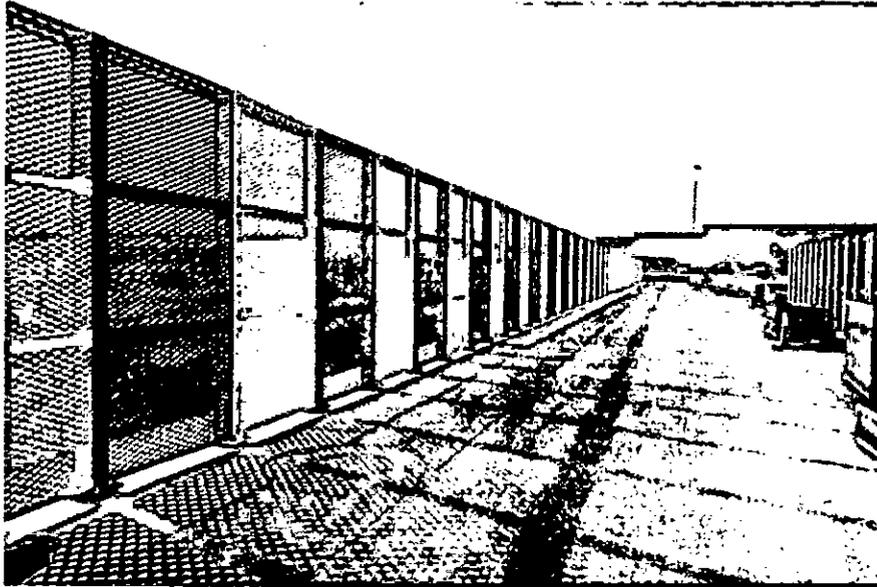
A continuación, se presentan algunos ejemplos de estos tipos de paneles.



En este caso, se trata de paneles cuyo material absorbente se encuentra cubierto por láminas lisas externas. Pero, en general, se usan superficies porosas o agujereadas, como puede verse en la figura siguiente.

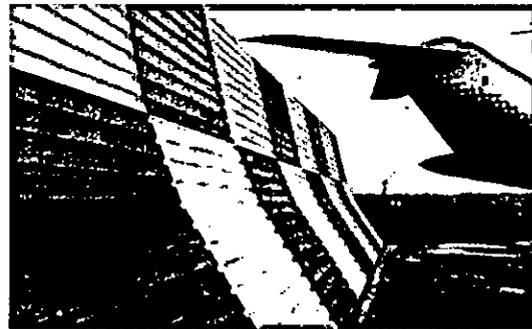


¹¹ Los paneles absorbentes de ruido suelen ser de materiales porosos o tener superficies perforadas, para contener y diluir las emisiones acústicas. Un material utilizado con cierta frecuencia para ello es la isolamina, ya que se trata de un material poroso no combustible y de larga vida útil en exteriores. El tamaño y espesor de los paneles, ya sea de dicho material u otros, debe ser puesto a prueba para determinar su nivel de eficacia



También se evaluará la instalación de paneles deflectores diseñados para *desviar* la presión sonora de los motores hacia una dirección (generalmente, hacia el cielo) de modo de redirigir el sonido para alejarlo de quienes pueden ser afectados. Este tipo de paneles permite además desviar el chorro de aire a alta presión generado por las turbinas.

En los aeropuertos, el uso de paneles absorbentes o de paneles deflectores suele darse en algunos sitios específicos, como las áreas designadas para prueba de motores, como puede verse en la siguiente imagen.



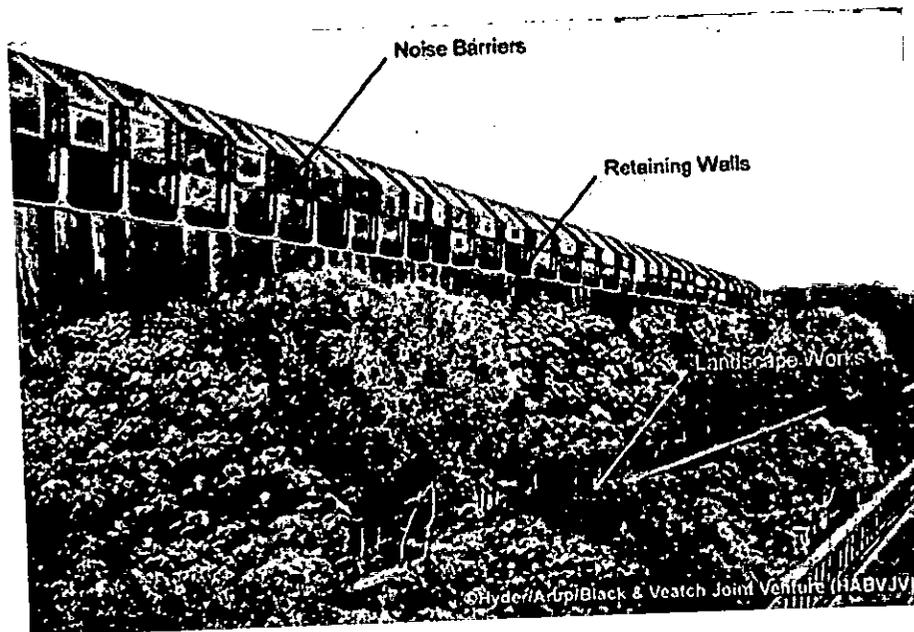
10. Barreras vegetales

Se comenzará a instalar plantaciones vegetales para generar o reforzar cercos naturales que absorban parcialmente el impacto acústico en el entorno.

La propuesta consiste en plantar árboles o especies arbustivas, o en instalar muros verdes, según los distintos tipos de objetivos y áreas a tratar.

En todos los casos, estas especies deben mantener la altura permitida por la autoridad de aplicación de modo de evitar que impliquen potenciales interferencias con las aeronaves. Esta medida será evaluada con la premisa de utilizar, en lo posible, especies autóctonas.

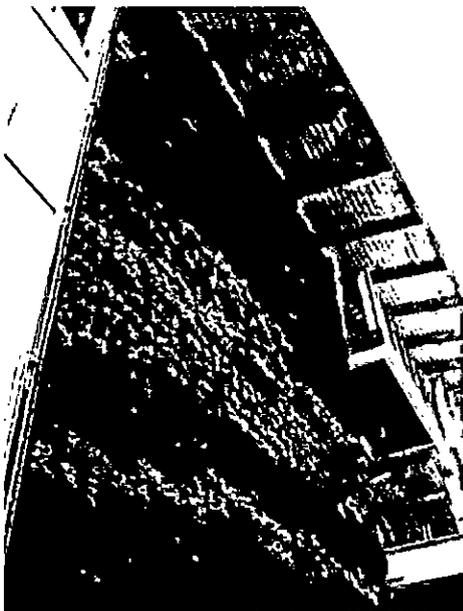
A continuación, se presentan algunos ejemplos de su uso.



También se examinarán las localizaciones más aptas para aplicar muros verdes. A continuación, se presentan algunos ejemplos.



Terminal 4, Aeropuerto Changi, China.



Aeropuerto de Vancouver, Canadá.

Se informa que el explotador aeroportuario ya ha iniciado los trabajos descritos en estas secciones relativas a medidas de infraestructura. El avance en la implementación de estas medidas será reportado en los informes periódicos que se presentan al juzgado.

IF-2019-83697389-APN-ANAC#MTR



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2019 - Año de la Exportación

**Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico**

Número: IF-2019-83697389-APN-ANAC#MTR

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Lunes 16 de Septiembre de 2019

Referencia: Plan integral de medidas de mitigación de ruido para el Aeropuerto El Palomar

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 13 pagina/s.

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, o=AR, o=SECRETARIA DE GOBIERNO DE MODERNIZACION,
ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117364
Date: 2019.09.16 12:35:58 -0300

Tomás Insausti
Administrador
Administración Nacional de Aviación Civil

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA -
GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, o=AR,
o=SECRETARIA DE GOBIERNO DE MODERNIZACION,
ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA,
serialNumber=CUIT 30715117364
Date: 2019.09.16 12:35:58 -0300



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2019 - Año de la Exportación

Nota

Número: NO-2019-83696115-APN-DGIYSA#ANAC

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Lunes 16 de Septiembre de 2019

Referencia: Informe sobre medidas de mitigación EPA

A: María Laura Guerrini (DALYJ#MTR), Lucía FERNANDEZ URQUIZU (DGLTYA#ANAC),

Con Copia A:

De mi mayor consideración:

Por la presente, remito para su conocimiento y realice acciones que estime corresponder, informe técnico embebido como IF-2019-83689417-APN-DGIYSA#ANAC en el cual se detallan las medidas de mitigación adoptadas para el Aeropuerto Internacional El Palomar, con el objeto de mitigar el ruido aeronáutico que podría producirse producto de la actividad aerocomercial en dicha Aero estación.

Sin otro particular saluda atte.

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=SECRETARIA DE GOBIERNO DE MODERNIZACION,
ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2019.09.16 12:33:48 -0300

Nahuel Tomassini
Director
Dirección General de Infraestructura y Servicios Aeroportuarios
Administración Nacional de Aviación Civil

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA -
GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR,
o=SECRETARIA DE GOBIERNO DE MODERNIZACION,
ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA,
serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2019.09.16 12:33:53 -0300



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2019 - Año de la Exportación

Informe

Número: IF-2019-83689417-APN-DGIYSA#ANAC

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Lunes 16 de Septiembre de 2019

Referencia: Informe medidas de mitigación EPA

INFORME TÉCNICO: MEDIDAS DE MITIGACIÓN EN EL AEROPUERTO EL PALOMAR

El presente informe tiene como objeto llevar a conocimiento las medidas establecidas por la autoridad aeronáutica (ANAC) a fin de mitigar el ruido aeronáutico que pudiera ocasionar la operación de aeronaves comerciales que operan en el Aeropuerto Internacional El Palomar (EPA).

Estas medidas de mitigación serán de cumplimiento obligatorio para aquellas líneas aéreas que deseen operar en EPA, durante la franja horaria comprendida entre las 22 y las 07 hs (horario local), medidas que además serán publicadas en el Aeronautical information Publication (AIP[i]).

El ruido producto de la actividad aerocomercial es producido fundamentalmente por dos fuentes:

- Motores que proporcionan el empuje a la aeronave
- Aire que impacta sobre el cuerpo de la aeronave a gran velocidad

La intensidad del ruido generado varía según las dimensiones, tipo y cantidad de motores que lo equipan, como así también la velocidad, ángulo de aproximación y la configuración de las alas al momento de iniciar el aterrizaje. Esto significa que el ruido producido puede variar incluso en aeronaves idénticas.

El ruido del motor es generado por el mecanismo y el aire expulsado a gran velocidad por la turbina del mismo a gran altura y velocidad.

Las aeronaves que despegan generan ruido al despegar debido al gran empuje requerido, sin embargo esto le permite elevarse de forma rápida alejando el foco sonoro de las poblaciones asentadas en las inmediaciones del aeropuerto, disminuyendo entonces su impacto. Sin embargo, durante el procedimiento de aterrizaje las aeronaves permanecen acercándose al terreno por periodos de tiempo mucho más largos, lo cual necesariamente implica que las medidas de mitigación en esta fase del vuelo sean más específicas siempre que la aplicación de las mismas no comprometan la seguridad del vuelo.

Las aeronaves que operan en la actualidad son mucho más silenciosas que hace 20 años, fundamentalmente por el gran avance en el desarrollo de los motores que las impulsan, y en menor medida, por las mejoras en su diseño aerodinámico que le permiten además realizar maniobras de ascenso/descenso empleando

configuraciones alares que generan un menor impacto con el aire.

El ruido es un problema respecto al cual cada persona reacciona de manera diferente, por lo que varía considerablemente la respuesta de cada individuo. El ruido que afecta a una persona no necesariamente afecta a la siguiente, es por ello que el horario en el cual se genera el ruido, la ubicación y las circunstancias en las cuales es percibido puede producir reacciones distintas.

De todas formas, las autoridades aeronáuticas como estado deben asegurar que la actividad aérea se lleve delante de forma segura y con el menor impacto posible en la población. Una vez identificadas potenciales impactos desfavorables se deben adoptar acciones concretas que mitiguen tales impactos, es allí donde se generan distintas medidas operativas. A continuación se detallan las que serán adoptadas en el Aeropuerto El Palomar.

Dentro del apéndice 2.20 "REGLAMENTACIÓN DE TRÁNSITO LOCALES" se dispondrá:

- **Prohibición de prueba de motores en horario nocturno**
Se prohíbe efectuar prueba de motores dentro de la franja horaria comprendida entre las 01:00 y las 10:00 UTC
- **Procedimiento de "one-engine taxi"**
Para los vuelos comprendidos entre las 01:00 y las 10:00 UTC, durante la maniobra de rodaje de ingreso, y hasta llegar a la posición asignada, la aeronave sólo podrá utilizar un motor durante toda la maniobra.
- **Utilización de la unidad auxiliar de energía (Auxiliary Power Unit: APU)**
Para los vuelos comprendidos entre las 01:00 y las 10:00 UTC, unidad de Potencia Auxiliar (APU) sólo permitido encenderlo hasta 10 minutos antes del horario de salida y 10 minutos después de haber frenado en la posición asignada en APN"

Dentro del apéndice AD 2.21 PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS se dispondrá:

Los procedimientos de atenuación de ruido son de cumplimiento obligatorio para todas las aeronaves, tanto en VMC como en IMC, excepto en situaciones de emergencia o cuando existan condiciones operacionales adversas. Se consideran condiciones operacionales adversas, entre otras, las siguientes:

- a) cuando la pista no está despejada o seca, es decir, cuando esté adversamente afectada por nieve fundente, hielo, agua, lodo, caucho, aceite u otras sustancias.
- c) cuando la componente transversal del viento, incluyendo los efectos de las ráfagas, excede de 28 km/h (15 kt).
- d) cuando la componente de cola del viento, incluyendo los efectos de las ráfagas, excede de 9 km/h (5 kt);
- y
- e) cuando se ha notificado o pronosticado gradiente del viento o cuando se prevean tormentas que afecten la aproximación o la salida.

Horario restringido de ruido

Todas las operaciones realizadas entre las 01:00 y las 10:00 UTC, están sujetas al cumplimiento de los procedimientos de atenuación de ruido y la utilización de aeronaves certificadas como Capítulo 3 en cuanto al nivel de ruido excepto los vuelos sanitarios y de aeronaves públicas.

Requisitos para operar entre las 01:00 y las 10:00 UTC

Los explotadores de aeronaves que prevean operar dentro del horario restringido por ruido, presentarán por única vez, una copia del Certificado de Homologación en cuanto al Ruido extendido por la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad de cada aeronave cuya operación se prevea dentro de la franja horaria establecida, a la Jefatura del aeropuerto. Dicha copia, debidamente autenticada por autoridad aeronáutica competente, quedará en poder de la mencionada jefatura. Una segunda copia de este certificado se llevará a bordo de la aeronave para el caso que sea requerida en la oficina ARO de otro aeródromo de despegue,

previamente a la aceptación del plan de vuelo.

Despegue entre las 01:00 y las 10:00 UTC.

- Utilización de empuje reducido. Posterior al despegue, mantener entre $V_2 + 10$ a $V_2 + 20$ hasta la altitud de aceleración.
- Utilizar empuje de ascenso (Climb Thrust) a partir de los 800 ft, altitud de aceleración 3000 ft.”.

Aterrizaje entre las 01:00 y las 10:00 UTC.

Realizar aproximaciones con bajo empuje y baja resistencia, demorando la configuración final de aterrizaje para disminuir el empuje necesario (“Low Power/ Low Drag”). No utilizar reversores de empuje de motor en la carrera de aterrizaje cuando sea posible, más allá del reversor en ralentí.

Las anteriores medidas de mitigación ya fueron incorporadas en la siguiente actualización del AIP del Aeropuerto El Palomar[ii], la cual entrará en vigencia a partir del 10 de octubre de 2019. De todas formas, mediante coordinaciones a nivel local encabezadas por el Jefe de Aeropuerto, se implementarán a la brevedad una vez socializadas con la comunidad operativa del aeropuerto. Dentro de estas coordinaciones también se implementará la utilización de la pista 35 para los despegues durante la franja comprendida entre 01:00 y las 10:00 UTC (22 a 07 hs hora local).

Adicionalmente, y en el marco del rediseño de las operaciones de la “Terminal Baires”, la Empresa Argentina de Navegación Aérea (EANA) implementará **dos tipos de descensos continuos y trayectorias directas para las aproximaciones nocturnas en cabecera 35 del Aeropuerto El Palomar[iii]**, a fin de reducir los empujes adicionales de motor asociados a los cambios de altitud en la aproximación y la salida. De esta forma se reducirán el consumo de combustible, las emisiones de CO₂ y el impacto acústico.

Finalmente, y con motivo de incorporar obras civiles que ayuden a disminuir el impacto sonoro en tierra, el Concesionario Aeropuertos Argentina 2000 notificó a ésta Autoridad Aeronáutica[iv] que instalará barreras que contengan las ondas de presión generada por los motores de las aeronaves. Las mismas serán ubicadas en sectores estratégicamente determinados con la intención de preservar al Colegio EMAUS.

[i] El AIP forma parte del grupo de información aeronáutica necesaria para la navegación aérea que es publicada a nivel mundial. En los AIP se vuelca la totalidad de la información que describe al aeropuerto en cuanto a su configuración de pistas (cantidad y dimensiones), rodajes, plataforma de estacionamiento de aeronaves, servicios disponibles en el aeropuerto, procedimientos de vuelo, reglamento de tránsito locales y toda otra información que el piloto al mando podría necesitar para desarrollar el vuelo de forma segura.

[ii] NO-2019-82945009-APN-DGIYSA#ANAC

[iii] NO-2019-68289639-APN-GP#EANA

[iv] IF-2019-83673186-APN-DGIYSA#ANAC

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=SECRETARIA DE GOBIERNO DE MODERNIZACION,
ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117584
Date: 2019.09.16 12:20:57 -0300

Nahuel Tomassini
Director
Dirección General de Infraestructura y Servicios Aeroportuarios
Administración Nacional de Aviación Civil

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA -
GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR,
o=SECRETARIA DE GOBIERNO DE MODERNIZACION,
ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA,
serialNumber=CUIT 30715117584
Date: 2019.09.16 12:20:58 -0300



Aeropuertos Argentina 2000

Buenos Aires, 16 de septiembre de 2019

Administración Nacional de Aviación Civil
Señor Administrador Nacional
Dr. Tomas Insausti
S. / D.

Ref: Aeropuerto El Palomar.
Mitigación de ruido.

De nuestra mayor consideración,

Nos dirigimos a Usted en relación al tema de la referencia. Al respecto, en nuestro carácter de operador aeroportuario y en el marco del principio de colaboración que rige la relación entre el Concedente y el Concesionario estamos realizando estudios de medición de las fuentes fijas y móviles generadoras de ruido.

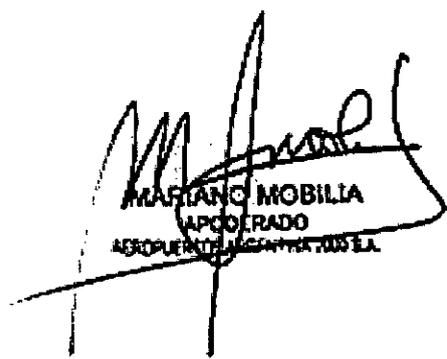
Estas mediciones podrán ser utilizadas para la toma de las mejores decisiones respecto de la reducción del ruido generado por la actividad aérea.

Una de las medidas a tomar será la instalación de paneles aislantes, insonorizantes y/o deflectores. Otra medida, es el uso de barreras naturales como ser la siembra de árboles en el predio aeroportuario, en especial las coníferas que tienen buena resistencia a los cambios del tiempo y su forma permite la siembra en hilera a modo de setos de gran altura.

Siendo ello así, evaluaremos las diferentes alternativas posibles de cada una de las metodologías con vistas de implementar las variantes más eficaces, teniendo como premisa que las operaciones aéreas continúen sin comprometer la seguridad operacional del aeropuerto.

Sin otro particular, saludamos a Usted con nuestra consideración más distinguida.


FERNANDO C. CRAJA
GERENTE CORPORATIVO
DIRECCIÓN DE OPERACIONES Y MANTENIMIENTO
AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A.


MARIANO MOBILIA
APODERADO
AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A.

Aeropuertos Argentina 2000 S.A.
Monedas 5643
051416982 Buenos Aires - Argentina
Tel (54 11) 4776 4400
www.a2000.com.ar

IP-2019-05075160-APN-DOPSA/ANAC



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2019 - Año de la Exportación

**Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico**

Número: IF-2019-83673186-APN-DGIYSA#ANAC

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Lunes 16 de Septiembre de 2019

Referencia: Nota AA2000 por medidas de Mitigación EPA

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 1 pagina/s.

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=SECRETARIA DE GOBIERNO DE MODERNIZACION,
ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2019.09.16 11:50:47 -0300

Nahuel Tomassini
Director
Dirección General de Infraestructura y Servicios Aeroportuarios
Administración Nacional de Aviación Civil

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA -
GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR,
o=SECRETARIA DE GOBIERNO DE MODERNIZACION,
ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA,
serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2019.09.16 11:50:48 -0300



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2019 - Año de la Exportación

Nota

Número: NO-2019-68289639-APN-GP#EANA

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Martes 30 de Julio de 2019

Referencia: Procedimiento de aproximación por instrumentos SAEZ – SADP.

A: Maria Estela Leban (DNINA#ANAC),

Con Copia A:

De mi mayor consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. en relación a la referencia, se adjunta Carta y tablas de codificación de los siguientes procedimientos:

- IAC RNP RWY 17 SAEZ.
- IAC RNP RWY 35 SADP.
- IAC VOR RWY 35 SADP.

Sin otro particular saluda atte.

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=SECRETARIA DE GOBIERNO DE MODERNIZACION,
ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117554
Date: 2019.07.30 09:00:39 -0300

Nicolás Borovich
Jefe I
Gerencia de Planificación
Empresa Argentina de Navegación Aérea

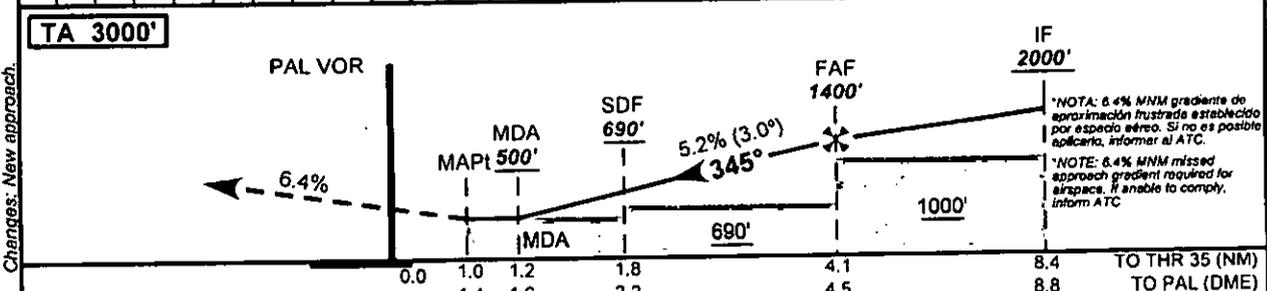
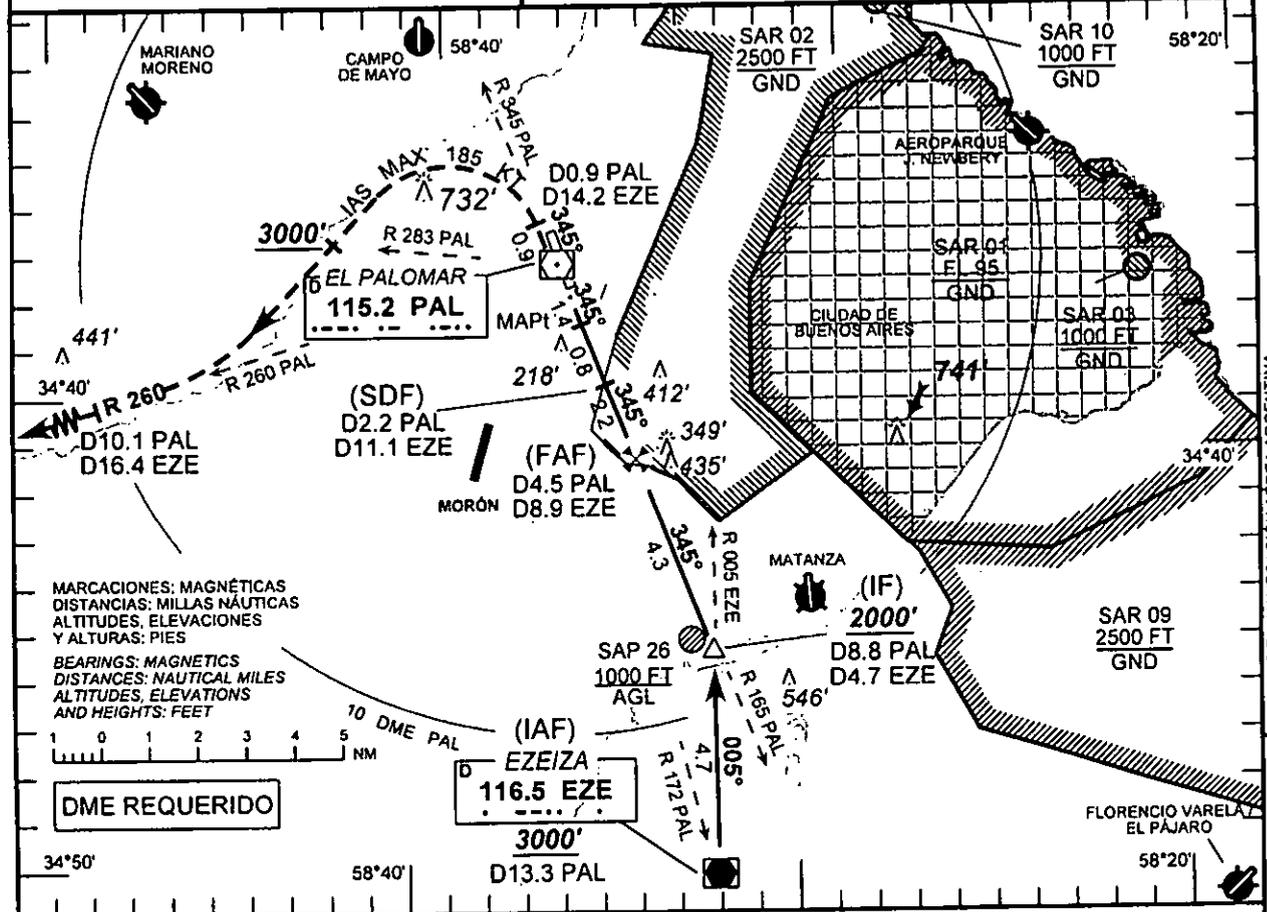
Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA -
GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR,
o=SECRETARIA DE GOBIERNO DE MODERNIZACION,
ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA,
serialNumber=CUIT 30715117554
Date: 2019.07.30 09:00 41 -0300

EL PALOMAR (SADP)
EL PALOMAR

Carta de aproximación por instrumentos
Instrument approach chart

VOR RWY 35

BAIRES CTL 125.90 133.95 124.90 125.30				EZEIZA APP/TWR 118.60 118.05		PALOMAR TWR 120.30 118.90		AEROPARQUE APP/TWR 118.85 120.60		EMERG 121.50
VOR PAL 115.2	FINAL APCH CRS 346°	ALTITUD MNM FAF 1400' (1341')	VOR/DME MDA(H) 500' (441')	AD Elev 59'	THR Elev 59'	09° W (2018)				
<p>Aproximación frustrada: ASC sobre R 165 PAL hasta VOR PAL, continuar sobre R 345 PAL hasta D 0.9 PAL, virar a la izquierda alcanzando MNM 3000ft pasando R283 PAL, continuar para interceptar R 260 PAL hasta D 10.1 PAL, siguiendo sobre R 280 PAL y seguir instrucciones del ATC.</p> <p>Missed approach: Climb on R 165 PAL to PAL VOR, continue on R 345 PAL until D0.9 PAL, turn left reaching MNM 3000ft passing R283 PAL, then intercept R 260 PAL until D 10.1 PAL, continue on R 260 PAL and proceed as directed by ATC.</p>										
NOTA: Circulación visual solo al ESTE de RWY 17/35.						NOTE: Circle to land only EAST of RWY 17/35.				



DIRECTA RWY 35 / Straight in RWY 35										Circulación Visual Circle to land			
CAT	VOR/DME								CAT	MDA	MDH	VIS	
	MDA 500'				MDH 441'								
VIS													
A	2300 M								A	550'	491'	2600 M	
B	2300 M								B	710'	651'	3200 M	
C	2500 M								C	940'	881'	4400 M	
D	2500 M								D	960'	901'	4700 M	
GS KT	90	110	130	150	160	DIST to MAPt	4.1	3.0	2.5	2	1.2		
FAF - MAPt 4.1 NM	2:42	2:13	1:52	1:37	1:31	ALT	1400	1060	910	750	500		
FPM	480	580	680	800	850	HGT	(1341)	(1001)	(851)	(681)	(441)		

PANS OPS Cambios: Nueva aproximación. Changes: New approach.

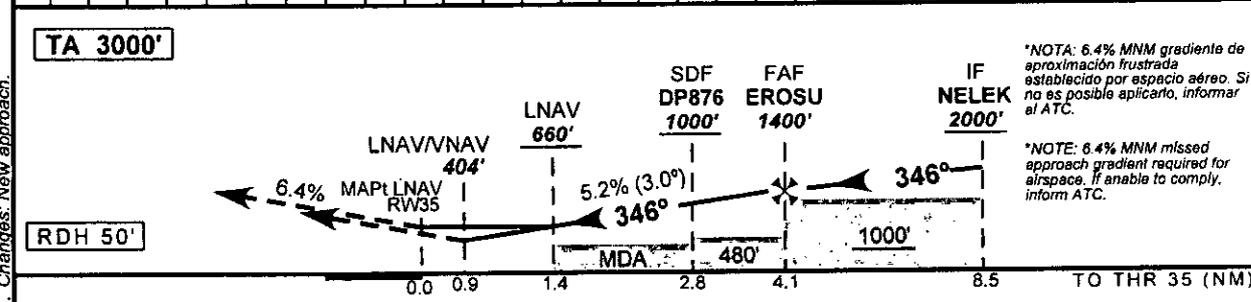
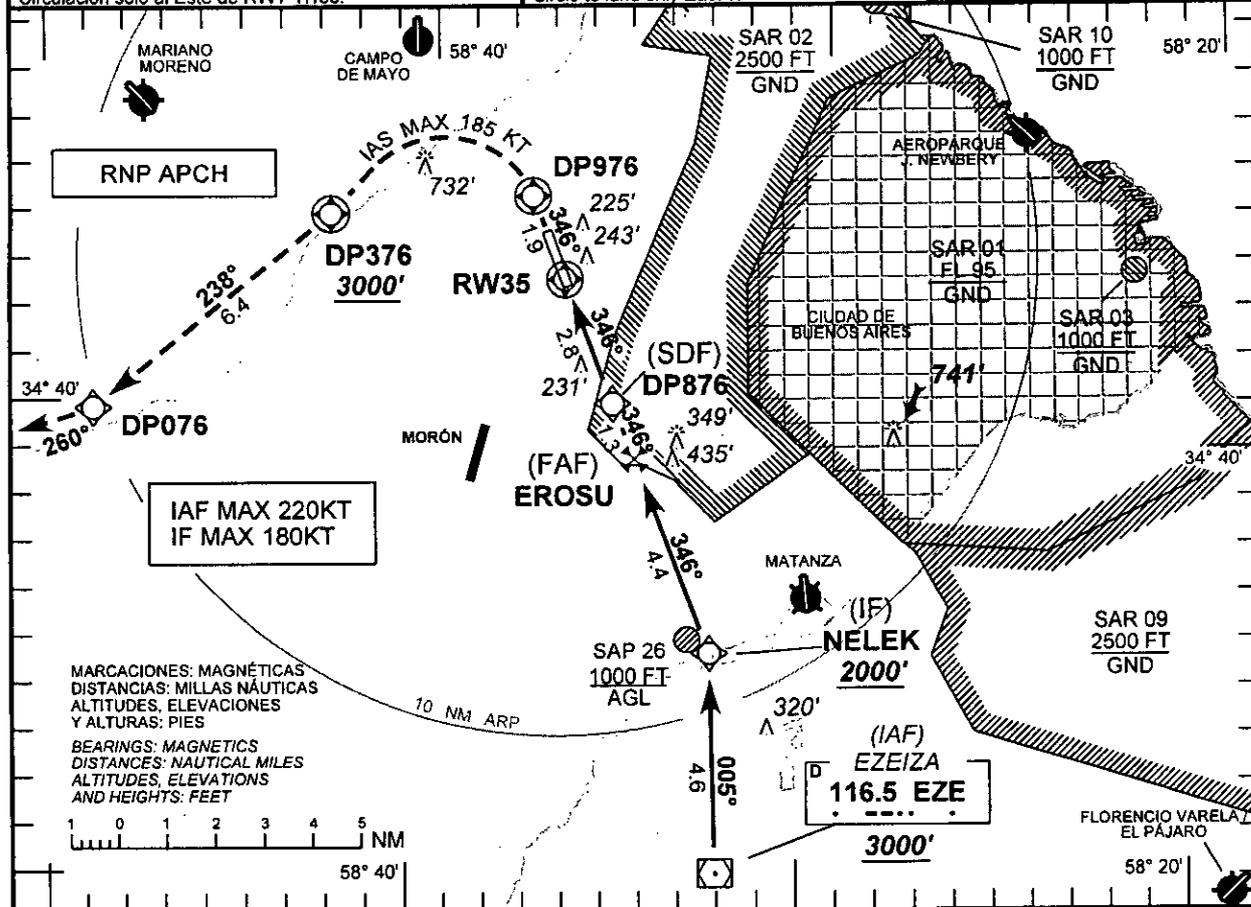
DISEÑO EANA S.E. - NAVEGACIÓN AEREA ARGENTINA DIRECCIÓN REGULACIÓN NORMAS Y PROCEDIMIENTOS - DNINA

EL PALOMAR (SADP)
EL PALOMAR

Carta de aproximación por instrumentos
Instrument approach chart

RNP RWY 35

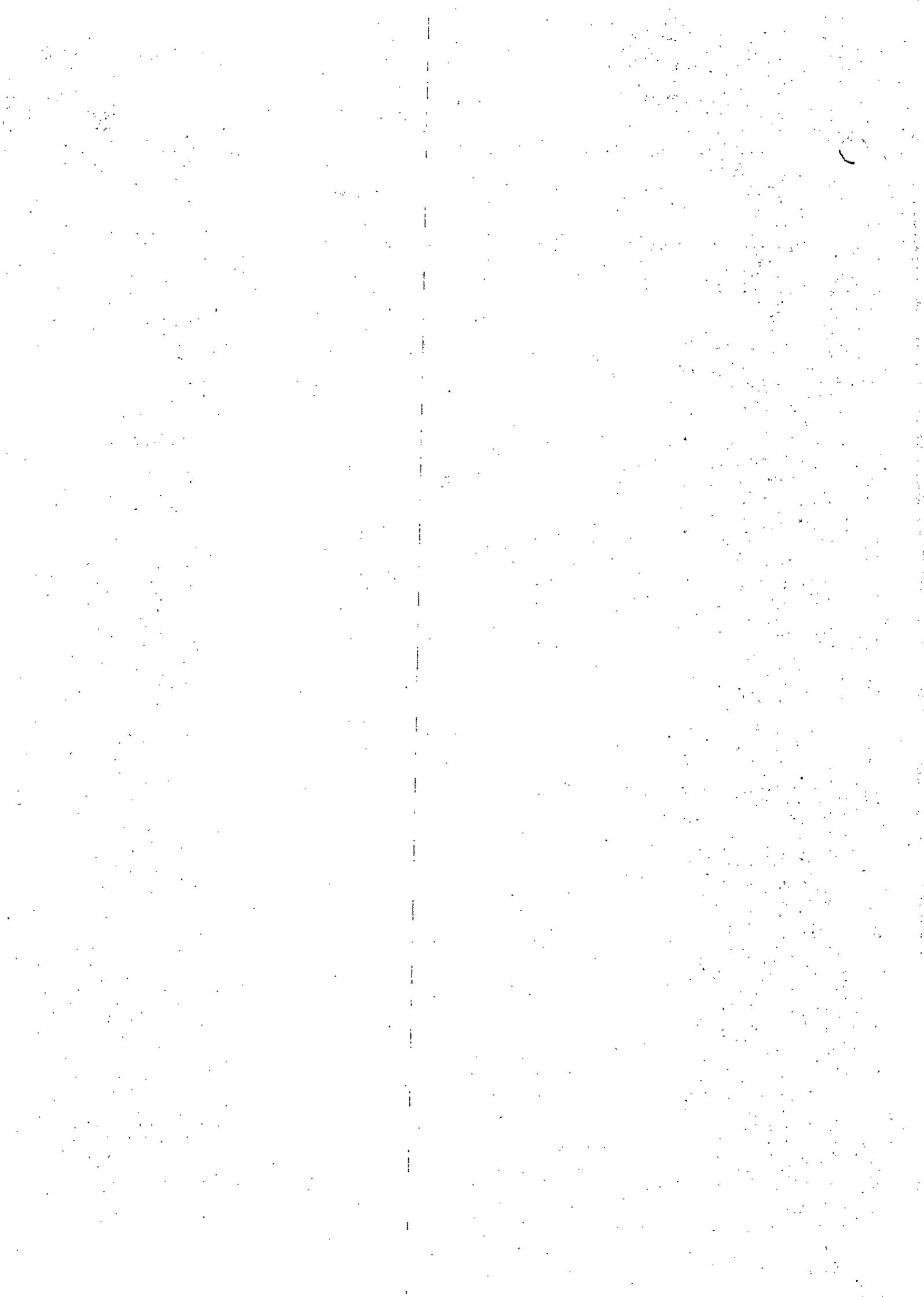
BAIRES CTL 125.90 133.95 124.90 125.30				EZEIZA APP/TWR 118.60 118.05		PALOMAR TWR 120.30 118.90		AEROPARQUE APP/TWR 118.85 120.60		EMERG 121.50
RNP	FINAL APCH CRS 346°	ALTITUD MNM EROSU 1400' (1341')	LNAV / VNAV DA(H) 404' (345')		AD Elev 59'	THR Elev 59'		09° W (2018)		
<p>Aproximación frustrada: ASC sobre curso 346° hasta DP976, virar a la izquierda DCT DP376 alcanzando MNM 3000 ft, posterior continuar con curso 238° hasta DP076, luego seguir sobre curso 260° y seguir instrucciones del ATC. Missed approach: Climb on track 346° to DP976, turn left DCT DP376 reaching MNM 3000 ft, then continue on track 238° to DP076, then continue on track 260° and proceed as directed by ATC.</p>										
<p>NOTA: Para sistemas Baro VNAV no compensado, debajo de -10° C o superior a 50° C N.A. Circulación solo al Este de RWY 17/35.</p>					<p>NOTE: For uncompensated Baro VNAV system N.A. below -10° C or above 50° C. Circle to land only East of RWY 17/35.</p>					
MSA 25 NM ARP										



DIRECTA RWY 35 / Straight in RWY 35								Circulación Visual				
CAT	LNAV/VNAV 6.4%*		LNAV 6.4%*		LNAV/VNAV 2.5%		LNAV 2.5%		Circle to land			
	DA 404'	DH 345'	MDA 660'	MDH 601'	DA 538'	DH 479'	MDA 660'	MDH 601'	CAT	MDA	MDH	VIS
A	1600 M		3000 M		2300 M		3000 M		A	550'	491'	2600 M
B			3200 M				3000 M		B	710'	651'	3200 M
C			3200 M				3200 M		C	940'	881'	4400 M
D			3200 M				3200 M		D	960'	901'	4700 M
GS KT	90	110	130	150	160	DIST to MAPt	4.1	3.0	2.8	2.0	1.7	
FAF - MAPt 4.1 NM	2:42	2:13	1:52	1:37	1:31	ALT	1400	1060	1000	750	660	
FPM	480	580	690	800	850	HGT	(1341)	(1001)	(941)	(691)	(601)	

PANS OPS Cambios: Nueva aproximación. Changes: New approach.

DISEÑO EANA S.E. - NAVEGACIÓN AEREA ARGENTINA
DIRECCIÓN REGULACIÓN NORMAS Y PROCEDIMIENTOS - DNINA



1/1 - EL PALOMAR (SADP) RNP RWY 35

Seq Num	Fix Ident	Path Terminator	Fly Over	Distance (NM)	Course M°(T°)	Turn	Altitude (ft/FL)	Speed Limit (Kt)	Navigation Specification	RNP	Dec (ARP 2018)
010	EZE	IF	N	N/A	N/A	N/A	+3000	-220	RNP APCH	1.0	9 W
020	NELEK	TF	N	4.6	005 (356.1)	N/A	+2000	-180	RNP APCH	1.0	9 W
010	NELEK	IF	N	N/A	N/A	N/A	+2000	-180	RNP APCH	1.0	9 W
020	EROSU	TF	N	4.4	346 (336.8)	N/A	+1400	N/A	RNP APCH	1.0	9 W
030	DP876	TF	N	1.3	346 (336.8)	N/A	+1000	N/A	RNP APCH	0.3	9 W
040	RW35	TF	Y	2.8	346 (336.8)	N/A	@109	N/A	RNP APCH	0.3	9 W
050	DP976	CF	Y	1.9	346 (336.8)	N/A	N/A	-185	RNP APCH	1.0	9 W
060	DP376	DF	Y	5.4	N/A	L	+3000	-185	RNP APCH	1.0	9 W
070	DP076	TF	N	6.4	238 (228.9)	N/A	+3000	N/A	RNP APCH	1.0	9 W
080	DP076	FM	N/A	N/A	260 (251.0)	N/A	+3000	N/A	RNP APCH	1.0	9 W

EL PALOMAR (SADP) RNP RWY 35

FIX IDENT	COORDINATES
EZE	34°49'26.61" S 058°32'07.16" W
NELEK	34°44'48.51" S 058°32'29.64" W
EROSU	34°40'45.03" S 058°34'36.09" W
DP876	34°39'35.76" S 058°35'12.02" W
RW35	34°37'01.14" S 058°36'32.16" W
DP976	34°35'16.98" S 058°37'26.09" W
DP376	34°35'46.91" S 058°42'34.10" W
DP076	34°39'59.36" S 058°48'24.36" W

1/2 - MINISTRO PISTARINI (SAEZ) RNP RWY 17

Seq Num	Fix Ident	Path Terminator	Fly Over	Distance (NM)	Course M°(T°)	Turn	Altitude (ft/FL)	Speed Limit (Kt)	Navigation Specification	RNP	Dec (ARP 2015)
010	ARSOT	IF	N	N/A	N/A	N/A	+5000	-220	RNP APCH	1.0	8 W
020	EZ179	TF	N	9.9	096 (087.6)	N/A	@2800	N/A	RNP APCH	1.0	8 W
030	KOPRO	TF	N	2.9	085 (076.5)	N/A	+2000	-180	RNP APCH	1.0	8 W
040	EZ177	TF	N	3.4	085 (076.5)	N/A	+1400	-180	RNP APCH	1.0	8 W
010	EZ177	IF	N	N/A	N/A	N/A	+1400	-180	RNP APCH	1.0	8 W
020	SURLI	TF	N	2.1	157 (149.0)	N/A	+1100	N/A	RNP APCH	1.0	8 W
030	EZ176	TF	N	1.2	172 (164.0)	N/A	+730	N/A	RNP APCH	0.3	8 W
040	RW17	TF	Y	1.9	172 (164.0)	N/A	@113	N/A	RNP APCH	0.3	8 W
050	EZ175	CF	N	3.2	172 (164.0)	N/A	N/A	-210	RNP APCH	1.0	8 W
060	GESTA	TF	N	13.7	174 (165.2)	N/A	N/A	-210	RNP APCH	1.0	8 W

2/2 - MINISTRO PISTARINI (SAEZ) RNP RWY 17

Seq Num	Fix Ident	Path Terminator	Fly Over	Distance (NM)	Course M°(T°)	Turn	Altitude (ft/FL)	Speed Limit (Kt)	Navigation Specification	RNP	Dec (ARP 2015)
070	ARSOT	TF	Y	29.4	319 (310.8)	N/A	@3000	-210	RNP APCH	1.0	8 W
080	ARSOT	HM	Y	4.0	110 (101.9)	R	@3000	-210	RNP APCH	1.0	8 W

MINISTRO PISTARINI (SAEZ) RNP RWY 17

FIX IDENT	COORDINATES
EZ177	34°43'43.78" S 058°34'21.98" W
SURLI	34°45'30.61" S 058°33'04.37" W
EZ176	34°46'37.74" S 058°32'41.09" W
RW17	34°48'29.75" S 058°32'02.21" W
ARSOT	34°45'37.00" S 058°53'51.00" W
EZ179	34°45'12.20" S 058°41'48.56" W
KOPRO	34°44'31.31" S 058°38'21.71" W
EZ175	34°51'33.42" S 058°30'58.39" W
GESTA	35°04'52.00" S 058°26'44.00" W

MINISTRO PISTARINI (SAEZ)
EZEIZA

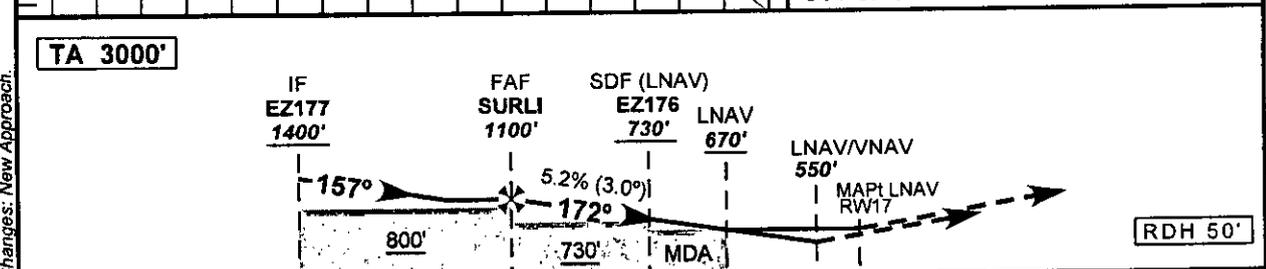
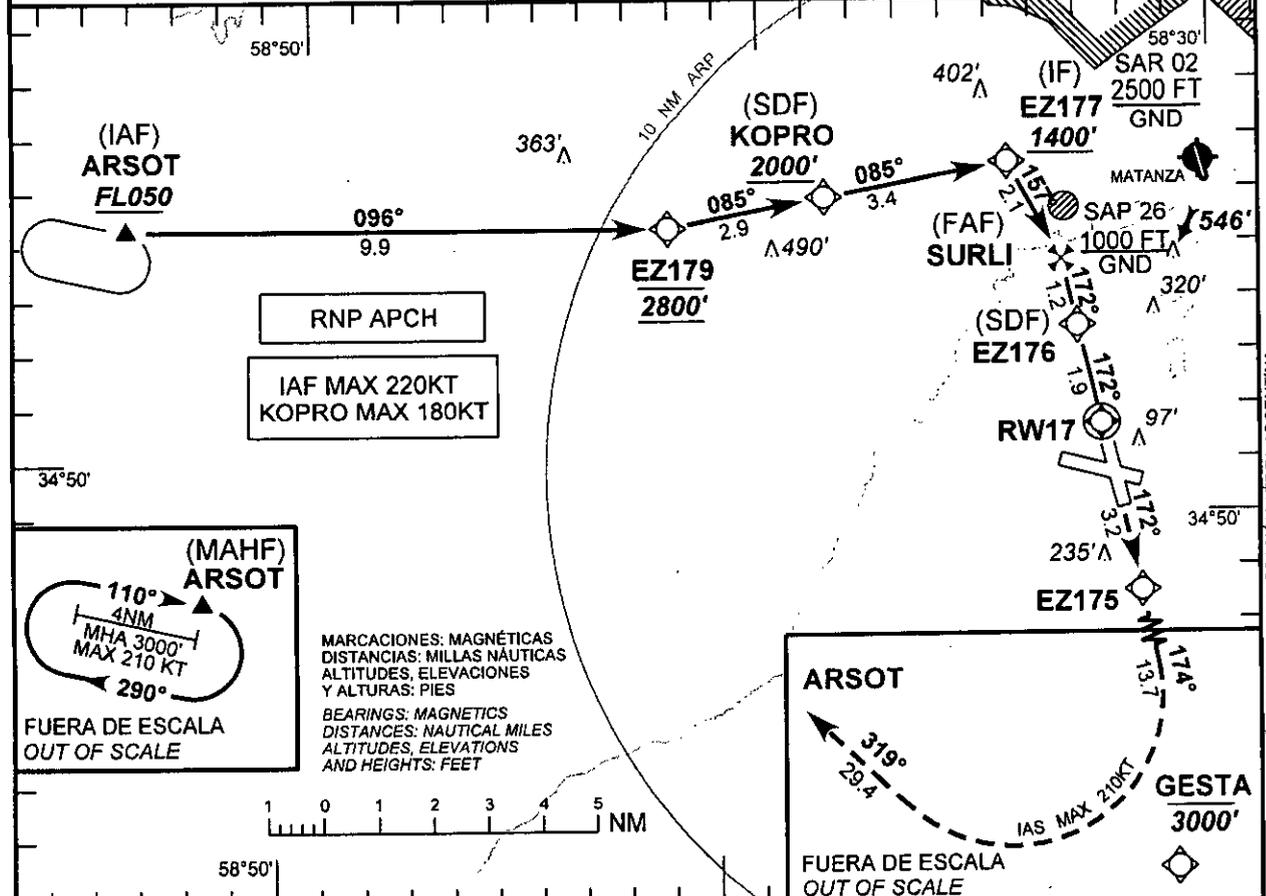
Carta de aproximación por instrumentos
Instrument approach chart

RNP RWY 17

ATIS 127.80	BAIRES CTL 125.90 133.95 124.90 125.30	EZEIZA APP 119.90 120.45	EZEIZA TWR 118.60 118.05	EZEIZA GND 121.75	EMERG 121.50
RNP	FINAL APCH CRS 172°	ALTITUD MNM SURLI 1100' (1033')	LNAV / VNAV DA(H) 550' (487')	AD Elev 67'	THR Elev 63'

Aproximación frustrada: ASC en curso 172° hasta EZ175, luego seguir con curso 174° hasta GESTA, posterior virar a la derecha con curso 319° hasta ARSOT alcanzando 3000 ft, HLDG y seguir instrucciones del ATC.
Missed approach: Climb on track 172° to EZ175, then continue on track 174° to GESTA, after turn right on track 319° to ARSOT reaching 3000 ft, HLDG and proceed as directed by ATC.

NOTA: Para sistemas Baro VNAV no compensado, debajo de -10° C o superior a 50° C N.A.
NOTE: For uncompensated Baro VNAV system N.A. below -10° C or above 50° C.



DIRECTA RWY 17 / Straight in RWY 17							Circulación Visual				
CAT	LNAV / VNAV			LNAV			Circle to land				
	DA 550'	DH 487'	MDA 670'	MDH 603'			CAT	MDA	MDH	VIS	
	VIS			VIS			A	Circulación visual N. A.			
A				3000 M			B	Circle to land N. A.			
B	2300 M						C				
C				3200 M			D				
D											
GS KT	90	110	130	150	160	DIST to MAP	3.1	2.7	2.2	1.9	1.8
FAF - MAP 3.1 NM	2:04	1:41	1:26	1:14	1:10	ALT	1100	970	810	730	670
FPM	480	580	690	800	850	HGT	(1033)	(903)	(743)	(663)	(603)

PANS OPS Cambios: Nueva Aproximación. Changes: New Approach.

DISEÑO EANA S.E. - NAVEGACIÓN AEREA ARGENTINA
DIRECCIÓN REGULACIÓN NORMAS Y PROCEDIMIENTOS - DNINA



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2019 - Año de la Exportación

Nota

Número: NO-2019-82945009-APN-DGIYSA#ANAC

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Viernes 13 de Septiembre de 2019

Referencia: ACTUALIZACION ENMIENDA AMDT 3/19-AD EL PALOMAR (PAL/SADP)

A: Cesar Funcia (DNINA#ANAC), Maria Estela Leban (DNINA#ANAC),

Con Copia A: Silvina Beatriz ROTTA (DNINA#ANAC), MARISA HAYDEE BERTANI (DNINA#ANAC), JAVIER FEDERICO TRIGO (DGIYSA#ANAC), Gabriel Gonzalo ROBREDO (DGIYSA#ANAC),

De mi mayor consideración:

Me dirijo a usted, en referencia a la actualización de datos y cartografía para la publicación en la próxima enmienda AMDT 03/19.

Al respecto se embebe el GDE (IF-2019-82862182-APN-DGIYSA%ANAC), el cual comparto, con la AIP VOL II-AD2 correspondiente al **AD SADP-PAL**.

Los textos en Verde deberán ser modificados, los textos en Rojo deberán ser eliminados y los textos en amarillo deberán ser agregados.

Sin otro particular saluda atte.

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=SECRETARIA DE GOBIERNO DE MODERNIZACION,
ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117584
Date: 2019.09.13 15:46:55 -0300

Nahuel Tomassini
Director
Dirección General de Infraestructura y Servicios Aeroportuarios
Administración Nacional de Aviación Civil

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA -
GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR,
o=SECRETARIA DE GOBIERNO DE MODERNIZACION,
ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA,
serialNumber=CUIT 30715117584
Date: 2019.09.13 15:46:55 -0300

AD 2. AERÓDROMOS

SADP AD 2.1 INDICADOR DE LUGAR Y NOMBRE DEL AERÓDROMO

SADP EL PALOMAR

AEROPUERTO REGULAR PARA EL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL REGULAR (RS)

AD 2.2 DATOS GEOGRÁFICOS Y ADMINISTRATIVOS DEL AERÓDROMO

1	Coordenadas del ARP y emplazamiento en el AD	(*) 343636S-0583645W Centro geométrico de pista
2	Dirección y distancia desde (ciudad)	0,5 Km al W. de la ciudad de EL PALOMAR.
3	Elevación/temperatura de referencia	18 M (59 FT)
4	Ondulación geoidal en la posición de la elevación del AD	16 M
5	Declinación magnética / cambio anual	9°W / 10' W
6	Administración, dirección, teléfono, telefax, télex AFS del AD.	ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL Matienzo e Itacumbú S/N El Palomar, Partido de Morón, Provincia de Buenos Aires CP 1684 Jefatura: (54 11) 4513 3848 - ARO AIS (54 11) 6006 4271 - Met: (54 11) 4317 6000 - Int. 21413 SADPYDYX - SADPEANS Aeropuertos Argentina 2000 (AA 2000) (54 11) 4758 7963/7089/
7	Tipos de tránsito permitido IFR/VFR	IFR /VFR
8	Observaciones	(*) Calculado en gabinete

AD 2.3 HORAS DE FUNCIONAMIENTO

1	Administración del AD	1200 a 2100 UTC
2	Aduanas y Migraciones	O/R
3	Servicios médicos y de sanidad	H 24
4	Oficina de notificación AIS	0900 a 0100 UTC
5	Oficina de notificación ATS (ARO)	0900 a 0100 UTC
6	Oficina de notificación MET	H 24
7	ATS	H 24
8	Abastecimiento de combustible	H 24
9	Servicios de escala	H 24
10	Seguridad	H 24
11	Descongelamiento	No
12	Observaciones	El Aeropuerto opera H24 siendo su horario administrativo de 1200 a 2000 UTC (proveedores y autorizaciones de todo tipo).

AD 2.4 INSTALACIONES Y SERVICIOS DE ESCALA

1	Instalaciones de manipulación de la carga	No
2	Tipos de combustible/lubricantes	JET A 1
3	Instalaciones/capacidad de reabastecimiento	Sí
4	Instalaciones de descongelamiento	No
5	Espacio de hangar para aeronaves visitantes	No
6	Instalaciones para reparaciones de aeronaves visitantes	No
7	Observaciones	No

AD 2.5 INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA LOS PASAJEROS

1	Hoteles	No
2	Restaurantes	Si
3	Transporte	Si
4	Instalaciones y servicios médicos	Si
5	Oficinas bancarias y de correos	NIL
6	Oficina de turismo	NIL
7	Observaciones	Posee líneas de buses, ferrocarril con conexiones a distintos puntos de la ciudad así como servicio de taxi y remis

AD 2.6 SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

1	Categoría del AD para la extinción de incendios	7
2	Equipo de salvamento	2 autobombas; 22.712 litros de agua; 3.200 litros de espuma; 454 kilogramos de polvo seco químico.
3	Capacidad para retirar aeronaves inutilizadas	No
4	Observaciones	El explotador de la aeronave se hará cargo de la remoción y traslado de la aeronave de ser necesario

AD 2.7 DISPONIBILIDAD SEGUN LA ESTACIÓN DEL AÑO - REMOCIÓN DE OBSTÁCULOS EN SUPERFICIE

1	Tipos de equipo de limpieza	Si
2	Prioridades de limpieza	Diarias
3	Observaciones	NIL

AD 2.8 DATOS SOBRE LA PLATAFORMA, CALLES DE RODAJE Y PUNTOS DE VERIFICACIÓN

1	Superficie y resistencia de la plataforma	CONC - AUW 55V1 83V2 125V4 270V8.
2	Anchura superficie y resistencia de las calles de rodaje	TWY A, B y D 20 m. - CONC AUW 55V1 83V2 125V4 270V8.
3	Emplazamiento y elevación ACL	No
4	Puntos de verificación VOR /INS	No
5	Observaciones	Ninguna

AD 2.9 SISTEMA DE GUÍA Y CONTROL DEL MOVIMIENTO EN LA SUPERFICIE Y SEÑALES

1	Uso de signos ID en los puestos de aeronaves líneas de guía TWY y sistemas de guía visual de atraque y estacionamiento de los puestos de aeronaves.	Si. Indicadores de posiciones de estacionamiento. Señales designadoras de posiciones. No dispone letreros.
2	Señales y LGT de RWY y TWY	Eléctrica de borde, de extremo y umbral.
3	Barras de parada	No
4	Observaciones	Ninguna

AD 2.10 OBSTÁCULOS DEL AERÓDROMO**En las áreas de aproximación y despegue**

RWY/Área afectada	Tipo de obstáculo Elevación (m) Señales y LGT	Coordenadas
17	Ver AD2-D1	
35	Ver AD2-D1	

En el área de circuito y en el AD

Tipo de obstáculo Elevación (m) Señales y LGT	Coordenadas
Antena 84 M	343516,0S 0583746,0W
Antena 69,5 M	343537,6S 0583730,8W
Edificación 42 M	343532,2S 0583725,6W
Antena 38,5 M	343529,6S 0583710,1W
Árbol 34,5 M	343537,3S 0583712,7W
Arboleda 32,5 M	343537,7S 0583708,1W
Antena 33 M	343541,7S 0583706,0W
Árbol 32,5 M	343544,9S 0583707,8W
Arboleda 32 M	343548,3S 0583711,2W
Chimenea 76,5 M	343546,9S 0583724,0W
Arboleda 27 M	343548,7S 0583715,8W
Arboleda 26 M	343548,9S 0583717,8W
Arboleda 30 M	343551,7S 0583712,9W
Arboleda 20 M	343553,6S 0583710,5W
Arboleda 20 M	343554,2S 0583709,3W
Arboleda 20 M	343551,8S 0583708,1W
Arboleda 18 M	343555,9S 0583706,5W
FFCC 17 M	343556,3S 0583702,2W
Luminaria 16,5 M	343559,7S 0583707,7W
Antena 63,5 M	343556,2S 0583616,5W
Antena 68 M	343557,9S 0583607,9W
Arboleda 25,5 M	343618,7S 0583702,8W
Arboleda 33,5 M	343657,5S 0583641,1W
Árbol 29 M	343703,5S 0583638,2W
Árbol 47 M	343656,3S 0583619,8W
Zanja 15 M	343705,7S 0583624,6W
Arboleda 39,5 M	343716,9S 0583631,7W
Arboleda 44,5 M	343726,5S 0583615,6W
Árbol 41,5 M	343732,2S 0583621,1W
Edificio 35,5 M	343731,8S 0583619,8W
Edificio 53 M	343754,7S 0583612,4W
Edificación 65,5 M	343639,3S 0583559,4W
Tanque 59,5 M	343635,5S 0583603,6W
Antena 64,5 M	343627,7S 0583559,7W
Antena 59 M	343622,0S 0583548,4W
Antena 73,5 M	343630,9S 0583530,6W
Antena 60 M	343653,0S 0583524,0W
Antena 70 M	343706,1S 0583517,3W
Antena 65 M	343705,6S 0583513,0W
Antena 60 M	343708,0S 0583515,3W
Antena 60 M	343744,3S 0583410,0W
Antena 72 M	343700,8S 0583346,4W
Antena 60 M	343633,2S 0583422,4W
Tanque 60 M	343605,1S 0583543,8W
Silos 73 M	343606,5S 0583545,4W
Tanque 80 M	343535,9S 0583450,4W
Antena 75 M	343444,4S 0583601,8W
Antena 60 M	343429,0S 0583602,0W

IF-2019-82862182-APN-DGIYSA#ANAC

Antena 62 M	343425,6S 0583542,6W
Antena 106 M	343348,7S 0583650,2W
Antena 161 M	343315,5S 0583717,5W
Antena 158 M	343314,9S 0583720,0W
Antena 59 M	343455,5S 0583812,3W
Antena 63 M	343512,2S 0583816,9W
Antena 60,5 M	343516,7S 0583802,0W
Antena 65 M	343523,5S 0583801,7W
Antena 222 M	343453,1S 0584013,0W
Antena 202 M	343453,3S 0584009,9W
Antena 173 M	343525,2S 0583953,1W
Antena 117 M	343543,2S 0584014,4W
Antena 67 M	343613,1S 0583907,1W
Antena 65 M	343604,3S 0583755,9W
Chimenea 73 M	343641,3S 0583809,0W
Tanque 59,5 M	343641,8S 0583808,5W
Antena 61 M	343648,6S 0583848,8W
Antena 61 M	343713,6S 0583915,2W
Antena 96 M	343721,1S 0583819,9W
Antena 64 M	343722,0S 0583815,1W
Antena 75 M	343724,0S 0583759,6W
Edificios 70 M	343731,1S 0583744,8W
Antena Edif 75 M	343736,7S 0583751,0W
Tanque 60 M	343742,8S 0583747,4W
Antena 67,5 M	343800,5S 0583752,8W
Antena 63 M	343751,9S 0583647,0W
Antena 67,5 M	343803,5S 0583720,0W
Tanque 70,5 M	343823,5S 0583654,1W
Tanque 66 M	343823,1S 0583631,1W
Tanque 74,5 M	343829,2S 0583635,7W
Chimenea 75 M	343833,9S 0583631,7W
Ruta 19 M	343553,9S 0583700,5W
Luminaria 17,5 M	343600,8S 0583708,4W
Luminaria 18,5 M	343602,0S 0583709,0W
Luminaria 19 M	343603,1S 0583709,7W
Luminaria 19 M	343552,1S 0583702,3W
Luminaria 19 M	343552,9S 0583701,6W
Luminaria 19 M	343553,3S 0583700,9W
Luminaria 19 M	343554,1S 0583659,9W
Luminaria 19 M	343554,7S 0583659,3W
Luminaria 18,5 M	343555,3S 0583658,6W
Luminaria 18 M	343555,9S 0583657,9W
Luminaria 15,5 M	343557,2S 0583658,2W
Edif Polig A - Vert 1 Elev 110 M	343555,7S 0583414,2W
Edif Polig A - Vert 2 Elev 110 M	343557,7S 0583324,7W
Edif Polig A - Vert 3 Elev 110 M	343640,9S 0583327,2W
Edif Polig A - Vert 4 Elev 110 M	343640,9S 0583327,2W
polígono A / Punto Más Alto Elev 110 M	343621,5S 0583346,7W
Edif Polig B - Vert 1 Elev 125 M	343817,7S 0583415,7W
Edif Polig B - Vert 2 Elev 125 M	343803,9S 0583258,4W
Edif Polig B - Vert 3 Elev 125 M	343828,0S 0583253,0W
Edif Polig B - Vert 4 Elev 125 M	343902,0S 0583405,4W
polígono B / Punto Más Alto Elev 125 M	343826,0S 0583344,9W
Edif Polig C - Vert 1 Elev 70 M	343834,5S 0583604,9W
Edif Polig C - Vert 2 Elev 70 M	343828,3S 0583454,8W
Edif Polig C - Vert 3 Elev 70 M	343849,9S 0583452,0W
Edif Polig C - Vert 4 Elev 70 M	343856,1S 0583602,1W
Polígono C / Punto Más Alto Elev 70 M	343835,6S 0583534,1W
Edif Polig D - Vert 1 Elev 79 M	343836,8S 0583745,6W

IP-2019-82862182-APN-DGIYSA#ANAC

Edif Polig D - Vert 2 Elev 79 M	343836,0S 0583632,1W
Edif Polig D - Vert 3 Elev 79 M	343937,2S 0583631,0W
Edif Polig D - Vert 4 Elev 79 M	343938,1S 0583744,6W
Polígono D / Punto Más Alto Elev 79 M	343848,0S 0583712,7W

Observaciones:

AD 2.11 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA PROPORCIONADA

- | | | |
|----|---|--|
| 1 | Oficina MET asociada | OMA EL PALOMAR |
| 2 | Horas de servicio | Lunes a viernes de 10 a 17 UTC |
| | Oficina MET fuera de horario | OMA EZEIZA, OMA/OVM AEROPARQUE |
| 3 | Oficina responsable de la preparación TAF | OMA EZEIZA |
| | Períodos de validez | 24 HR cada 6 HR |
| 4 | Tipo de pronósticos de aterrizaje | NIL |
| | Intervalo de emisión | Personal. Telefónica. |
| 5 | Aleccionamiento/consulta proporcionados | Carpetas de vuelo. Texto en lenguaje claro abreviado. |
| 6 | Documentación de vuelo | Español |
| | idioma(s) utilizado(s) | Cartas de viento y temperatura en altura, METAR, SPECI, AD WRNG, TAF, PRONAREA, SIGMET. |
| 7 | Cartas y demás documentación disponible para aleccionamiento o consulta | Presentador de imágenes satelitales, de radar, y rayos. |
| 8 | Equipo suplementario disponible para proporcionar información | TWR, APP |
| 9 | Dependencias ATS que reciben información | Oficina EL PALOMAR; HJ; TEL: (+5411) 4513 3865. Oficina EZEIZA; H24; TEL: (+5411) 4480 2465. Oficina AEROPARQUE; H24; TEL: (+5411) 4514 1612 |
| 10 | Información adicional (limitación de servicio, etc.) | OMA EL PALOMAR |

AD 2.12 CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LAS PISTAS

RWY	Orientación (mag)	Dimensiones (M)	Resistencia (PCN)	Coordenadas THR	Elevación (THR)	Ondulación Geoidal (M)	SWY (M)	CWY (M)	Franjas (M)
17	165°	2110x45	CONC AUW 55V1 83V2 125V4 270V8	343604,16S 0583701,67W	12,75 M 41 FT	16	-	-	2230x280
35	345°	2110x45	CONC AUW 55V1 83V2 125V4 270V8	343701,14S 0583632,16W	18 M 59 FT	16	-	-	2230x280

Observaciones: THR 35 desplazado 200 M por OBST.

AD 2.13 DISTANCIAS DECLARADAS

RWY	TORA (m)	TODA(m)	ASDA(m)	LDA(m)
17	2110	2110	2110	2110
35	2110	2110	2110	1910

AD 2.14 LUCES DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA

Pista 17	Pista 35
Aproximación No	Aproximación No
PAPI Angulo de aproximación 3°	PAPI Angulo de aproximación 3°
Umbral Si	Umbral Si
Zona de toma de contacto No	Zona de toma de contacto No
Eje de pista No	Eje de pista No
Borde de pista Si	Borde de pista Si
Extremo de pista Si	Extremo de pista Si
Zona de parada No	Zona de parada No
Observaciones Ninguna	Observaciones Luces de umbral desplazado

AD 2.15 OTRAS LUCES, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGIA

ABN/IBN	SI/SI
WDI ■	SI
Iluminación de TWY ■	SI
Iluminación de plataforma ■	SI
Fuente secundaria de energía:	SI
Observaciones:	NIL

AD 2.16 AREA DE ATERRIZAJE DE HELICÓPTEROS

El aeródromo no posee un helipuerto **habilitado**.

AD 2.17 ESPACIO AÉREO ATS

1 Designación y límites laterales	Desde Estación Don Torcuato continuando hacia el E hasta Estación José León Suarez siguiendo hasta 343210S-0583302W continuando hacia el S hasta el Liceo Militar siguiendo hasta el NW Estación Haedo (343810S-0583514W) continuando por la Av. Gaona hacia el W hasta el Parque Leloir continuando hasta Estación Don Torcuato.
2 Límites verticales	GND/2550 FT
3 Clasificación del espacio aéreo	C
4 Distintivo de llamada de la dependencia ATS, idioma(s)	PALOMAR TORRE
5 Altitud de transición	3000 FT
6 Observaciones	

AD 2.18 INSTALACIONES DE COMUNICACIONES ATS

Servicio	Distintivo	Frecuencia		Horario	Observaciones
		KHz	MHz		
TWR/APP	El Palomar Torre		120,30	H24	CPPL
			118,90	H24	CAUX
			121,50	H24	Emergencia
SMC	El Palomar Rodaje o Superficie		121,95	H24	Ver GEN 3.4
DIF/ATIS	ATIS El Palomar		127,625	H24	Ver GEN 3.4 Radiodifusión automática de información terminal (ATIS)

IF-2019-82862182-APN-DGIYSA#ANAC

AD 2.19 RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE

Instalación	ID	Frecuencia		Horario	Coordenadas	ELEV/DME	Observaciones
		KHz	MHz				
VOR/DME	PAL		115,2	H24	343641,96S 0583649,69W	23.5 M 77 FT	DME CH 99x (324 Km) Restricciones - Ver ENR 4.1
ILS/LOC	PR		110,5	H24	343712,77S 0583626,71W	20.21 M 66 FT	CAT I a pista 17
GP DME			329,6		343612,23S 0583652,19W	28 M 92 FT	Pista 17 GP 3º Alt.Ref 17,40 m DME CH 42X

AD 2.20 REGLAMENTACIÓN DE TRÁNSITO LOCALES**Prohibición de prueba de motores en horario nocturno**

Se prohíbe efectuar prueba de motores dentro de la franja horaria comprendida entre las **03:00 y las 10:00 UTC**

Procedimiento de "one-engine taxi"

Para los vuelos comprendidos entre las **03:00 y las 10:00 UTC**, durante la maniobra de rodaje de ingreso, y hasta llegar a la posición asignada, la aeronave sólo podrá utilizar un motor durante toda la maniobra.

Utilización de la unidad auxiliary de energía (Auxillar Power Unit: APU)

Para los vuelos comprendidos entre las **03:00 y las 10:00 UTC**, unidad de Potencia Auxiliar (APU) sólo permitido encenderlo hasta 10 minutos antes del horario de salida y 10 minutos después de haber frenado en la posición asignada en APN".

AD 2.21 PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

Los procedimientos de atenuación de ruido son de cumplimiento obligatorio para todas las aeronaves, tanto en VMC como en IMC, excepto en situaciones de emergencia o cuando existan condiciones operacionales adversas. Se consideran condiciones operacionales adversas, entre otras, las siguientes:

- a) cuando la pista no está despejada o seca, es decir, cuando esté adversamente afectada por nieve fundente, hielo, agua, lodo, caucho, aceite u otras sustancias.
- c) cuando la componente transversal del viento, incluyendo los efectos de las ráfagas, excede de 28 km/h (15 kt).
- d) cuando la componente de cola del viento, incluyendo los efectos de las ráfagas, excede de 9 km/h (5 kt); y
- e) cuando se ha notificado o pronosticado gradiente del viento o cuando se prevean tormentas que afecten la aproximación o la salida.

Horario restringido de ruido

Todas las operaciones realizadas entre las **03:00 y las 10:00 UTC**, están sujetas al cumplimiento de los procedimientos de atenuación de ruido y la utilización de aeronaves certificadas como Capítulo 3 en cuanto al nivel de ruido excepto los vuelos sanitarios y de aeronaves públicas.

Requisitos para operar entre las 03:00 y las 10:00 UTC

Los explotadores de aeronaves que prevean operar dentro del horario restringido por ruido, presentarán por única vez, una copia del Certificado de Homologación en cuanto al Ruido extendido por la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad de cada aeronave cuya operación se prevea dentro de la franja horaria establecida, a la Jefatura del aeropuerto. Dicha copia, debidamente autenticada por autoridad aeronáutica competente, quedará en poder de la mencionada jefatura. Una segunda copia de este certificado se llevará a bordo de la aeronave para el caso que sea requerida en la oficina ARO de otro aeródromo de despegue, previamente a la aceptación del plan de vuelo.

IF-2019-82862182-APN-DGIYSA#ANAC

Despegue entre las 0300 y 0600 UTC.

"Utilización de empuje reducido. Posterior al despegue, mantener entre $V_2 + 10$ a $V_2 + 20$ hasta la altitud de aceleración. Utilizar empuje de ascenso (Climb Thrust) a partir de los 800 ft, altitud de aceleración 3000 ft."

Aterrizaje entre las 0600 y 1000 UTC.

Realizar aproximaciones con bajo empuje y baja resistencia, demorando la configuración final de aterrizaje para disminuir el empuje necesario ("Low Power/ Low Drag"). No utilizar reversores de empuje de motor en la carrera de aterrizaje cuando sea posible, más allá del reversor en ralenti.

AD 2.22 PROCEDIMIENTOS DE VUELO

Solicitar permiso previo al ingreso a la ATZ y previo a la puesta en marcha.

AD 2.23 INFORMACIÓN ADICIONAL

AD 2.24 CARTAS RELATIVAS AL AERÓDROMO

Plano de aeródromo / helipuerto - OACI	Ver Volumen III
Plano de estacionamiento y atraque de aeronaves - OACI	Ver Volumen III
Plano de obstáculo de aeródromo - OACI, Tipo A (pista 17/35)	SADP AD 2-D1
Cartas de Aproximación por instrumentos - OACI	Ver Volumen III

DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2019 - Año de la Exportación

**Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico**

Número: IF-2019-82862182-APN-DGIYSA#ANAC

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Viernes 13 de Septiembre de 2019

Referencia: MODIFICACION DE AIP - SADP - PAL

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 8 pagina/s.

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, o=AR, o=SECRETARIA DE GOBIERNO DE MODERNIZACION,
ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2019.09.13 13:05:27 -03'00'

JAVIER FEDERICO TRIGO
Asesor Técnico
Dirección General de Infraestructura y Servicios Aeroportuarios
Administración Nacional de Aviación Civil

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA -
GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, o=AR,
o=SECRETARIA DE GOBIERNO DE MODERNIZACION,
ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA,
serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2019.09.13 13:05:28 -03'00'

ANEXO II



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2019 - Año de la Exportación

Nota

Número: NO-2019-83494814-APN-UCG#MTR

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Sábado 14 de Septiembre de 2019

Referencia: Resumen ejecutivo Palomar

A: María Laura Guerrini (DALYJ#MTR),

Con Copia A:

De mi mayor consideración:

Mediante la presente, se remite como archivo embebido cuestionario y resumen ejecutivo sobre el estudio realizado en las inmediaciones al Aeropuerto en el Palomar. La descripción metodológica se encuentra en el cuerpo del informe.

Sin otro particular saluda atte.

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=SECRETARIA DE GOBIERNO DE MODERNIZACION,
ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117584
Date: 2019.09.14 20:06:56 -0300

Soledad Aguirre Sors
Coordinadora
Unidad de Coordinación General
Ministerio de Transporte

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA -
GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR,
o=SECRETARIA DE GOBIERNO DE MODERNIZACION,
ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA,
serialNumber=CUIT 30715117584
Date: 2019.09.14 20:06:56 -0300

PALOMAR

FICHA TÉCNICA

Días: 10 al 13 de septiembre incluido.

Universo: Vecinos y comerciantes de Palomar.

Objetivo: Conocer la opinión y el impacto que tuvo en la zona el Aeropuerto el Palomar.

Casos: 888

Metodología: Encuestas coincidental, cuestionario semiestructurada. Margen de error +/- 2.8

ANALISIS

- **7 de cada 10 vecinos** está en contra de la posible reducción de las operaciones comerciales del Aeropuerto.
- El **69%** opina que es beneficioso para la zona.
- El **68.8%** desconoce que desde que funciona el aeropuerto se generaron 619 empleos directos. Y el **62.8%** no sabe que la mayoría de los empleados del Palomar son vecinos de las localidades aledañas al aeropuerto. Esta es la información que más impacto generó en el uno a uno con los vecinos.

Resultados:

Vecinos que viajaron desde EPA

- El **19.1%** viajó por EPA.
- El **17.6%** indicó que viajó por primera vez.
- El **71.6%** tiene conocidos, vecinos o familiares que **Sí** viajaron por EPA.

Lineas Aéreas elegidas

- Flybondi: **78.8%**.
- Jetsmart: **12.4%**.
- No recuerda: **8.8%**.

Experiencia en EPA

- El **89.4%** opinó que tuvo una experiencia positiva.
- Un **8.2%** sostuvo que fue regular y solamente un **1.8%** que fue negativa.

Impacto de EPA para la zona

- El **69.4%** opinó que es beneficioso.
- Un **13.3%** que es poco beneficioso.
- Un **12.5%** manifestó que es nada beneficioso y un **4.7%** Ns/nc.

Puesta en valor de la zona

- El 47.5% afirmó que EPA potenció la puesta en valor de la zona.
- El 30.1% que no lo hizo y un 22.4% que Ns/nc.

Mayor movimiento para la zona:

- Un 66.7% consideró que desde que funciona hay mayor movimiento.

Conocimiento de beneficios del EPA

- El 72.5% No sabe la cantidad de pasajeros que volaron por EPA.
- El 58.7% dice conocer las 12 conexiones nacionales que tiene EPA.
- El 55.4% afirmó saber que el EPA vuela a 3 países limítrofes.
- El 81.5% sabe que los precios son accesibles.
- El 62.8% desconoce que las personas que trabajan en el aeropuerto son en su mayoría vecinos de la zona.
- El 68.8% desconoce que desde que funciona EPA se generaron 619 empleos.

Conocimiento sobre la reducción de las operaciones en EPA

¿Escuchó o se enteró que el aeropuerto podría reducir conexiones, cantidad de vuelos y empleados?

- El 41.2% escuchó o se enteró que podrían reducirse.
- El 53.3% tiene desconocimiento sobre el tema.

Los que SI saben del tema opinaron que:

- El 56.8% está Nada de acuerdo con esta posibilidad.
- El 13.7% que está poco de acuerdo.
- Es decir que el 70.5% no estaría de acuerdo con esta medida.
- El 12.3% está de acuerdo y un 9% Muy de acuerdo con que se reduzca.
- Un 8.2% no supo que responder.

Los que NO saben del tema opinaron que:

- El 44.4% está Nada de acuerdo con esta posibilidad.
- El 19.5% que está poco de acuerdo.
- Es decir que el 63.9% no estaría de acuerdo con esta medida.
- Un 20.7% No supo que responder.
- El 10.8% está de acuerdo y un 4.7% Muy de acuerdo con que se reduzca.

Perfil de población encuestada

- El 57.6% trabaja.
- El 24.8% son pensionados.

- El 77.4% completó sus estudios secundarios.
- El 54.2% tiene entre 36 a 64 años.



**ENCUESTA INMEDIACIONES AEROPUERTO EL PALOMAR
Septiembre 2019**

1) Para comenzar, ¿Viajaste desde el aeropuerto El Palomar?

- Si
- No
- Ns nc

2) ¿Por cuál línea aérea viajaste?

- Flybondi
- Jetsmart
- No recuerda

3) ¿Cómo calificas la experiencia en este aeropuerto?

- Muy buena
- Buena
- Regular
- Mala
- Muy mala
- Ns nc

4) ¿Fue tu primer viaje en avión?

- Si
- No
- Ns nc

5) ¿Conoces a algún amigo, vecino o familiar que haya viajado por el Palomar?

- Si
- No
- Ns nc

6) En términos generales, ¿Crees que el aeropuerto El Palomar es muy, bastante, poco o nada beneficioso para la zona?

- Muy beneficioso
- Bastante beneficioso
- Poco beneficioso
- Nada beneficioso
- Ns nc

7) ¿Considera que desde que funciona este aeropuerto hay mayor movimiento en la zona?

- Si
- No
- Ns nc

8) ¿Pensas que el aeropuerto potenció la puesta en valor en la zona?

- Si
- No
- Ns nc

9) ¿Sabías que desde febrero 2018 volaron desde este aeropuerto 1.584.000 pasajeros?

- Si
- No
- Ns nc

10) ¿Sabías que este aeropuerto conecta a la Provincia de Buenos Aires con 12 ciudades dentro del país?

- Si
- No
- Ns nc

11) ¿Sabías que este aeropuerto conecta a la Provincia de Buenos Aires con 3 países limítrofes?

- Si
- No
- Ns nc

12) ¿Sabías que los precios de los pasajes son accesibles, lo que permitió que miles de argentinos vuelen por primera vez?

- Si
- No
- Ns nc

13) ¿Sabías que la mayoría de las personas que trabajan en este aeropuerto son vecinos de la zona?

- Si
- No
- Ns nc

14) ¿Sabías que desde que comenzó a funcionar el aeropuerto en febrero del 2018 se generaron 619 empleos directos?

- Si
- No
- Ns nc

15) ¿Escuchó o se enteró que el aeropuerto podría reducir conexiones, cantidad de vuelos y empleados?

- Si
- No
- Ns nc

16) ¿Qué opina sobre esta posibilidad?

- Muy de acuerdo
- De acuerdo
- Poco de acuerdo
- Nada de acuerdo
- Ns nc

17) Más allá de no haber escuchado, en términos generales, estaría muy de acuerdo, de acuerdo, poco de acuerdo o nada de acuerdo con que el aeropuerto reduzca las conexiones, cantidad de vuelos y empleados? (los que NO conocen la noticia de la pregunta 18)

- Muy de acuerdo
- De acuerdo
- Poco de acuerdo
- Nada de acuerdo
- Ns nc

18) Edad

19) Género

20) Nivel educativo

21) Ocupación