

**CONVENIO DE USO COMPARTIDO DE INSTALACIONES Y PUESTA EN VALOR DEL
AERÓDROMO DE MORÓN**

En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a los 21 días del mes de enero de 2021, la **EMPRESA ARGENTINA DE NAVEGACIÓN AÉREA SOCIEDAD DEL ESTADO** (en adelante también denominada indistintamente “EANA” y/o “Empresa”), representada en este acto por la Dra. Gabriela Logatto, (D.N.I. 24.994.923), en su carácter de Presidenta, con domicilio constituido en la calle Rivadavia N° 578, 5° piso, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, por una parte, y la **FUERZA AÉREA ARGENTINA** (en adelante también denominada “FAA”), representada en este acto por el señor Comandante de Adiestramiento y Alistamiento, Brigadier Mayor Oscar Emilio Palumbo (D.N.I 16.518.891), *ad referéndum* del señor Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea Argentina, con domicilio en la calle Comodoro Pedro Zanni N° 250, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, (denominadas conjuntamente y en adelante como “LAS PARTES”), conjuntamente manifiestan

1. Que a través del Decreto N° 825/09, se creó la Base Aérea Militar Morón en las instalaciones de la ex Guarnición Aérea Morón (antiguo emplazamiento de la VII Brigada Aérea), predio que se encontraba afectado al funcionamiento del Aeródromo de Morón.
2. Que el Aeródromo de Morón, además de su afectación a la actividad militar, es utilizado por la aviación civil y se encuentra habilitado al efecto como aeródromo público.



3. Que, en atención a lo dispuesto por los Decretos N° 239/07 y 1770/07, el 6 de abril del año 2010, la Fuerza Aérea Argentina (FAA) y la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) celebraron un Convenio de Uso Compartido de Instalaciones del Aeródromo Público y de la Base Aérea Militar Morón, donde se dispuso la utilización de los espacios físicos para el eficaz desempeño de ambos organismos en el ámbito de sus competencias, que como ANEXO A se adjunta al presente.
4. Que, asimismo, mediante el Permiso de Uso N° 01/10 se dio cumplimiento a lo señalado en el párrafo precedente y la ANAC recibió el permiso de uso a título precario y gratuito de los sectores identificados como Sector A y Sector B del plano que se adjuntó a dicho permiso de uso, conforme surge del ANEXO B que forma parte del presente.
5. Que con fecha 28 de mayo de 2013, por medio del "Protocolo de Modificación del Convenio de Uso Compartido de Instalaciones del Aeródromo Público y de la Base Aérea Militar Morón", se modificaron los espacios físicos, por medio del cual quedaron delimitados los espacios de uso exclusivo, así como los de uso compartido por ambos Organismos los que se plasmaron en el plano, que como ANEXO C se adjunta al presente.
6. Que, posteriormente, por la Ley N° 27.161, en fecha 15 de julio de 2015 se creó la Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.), en la órbita del entonces MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE, con sujeción al régimen establecido por la Ley N° 20.705, disposiciones pertinentes de la Ley de Sociedades Comerciales 19.550 (t.o. 1984) y sus modificatorias, y a las normas de su Estatuto.
7. Que EANA tiene por objeto la prestación del Servicio Público de Navegación Aérea que comprende: a) La Gestión del Tránsito Aéreo (ATM), incluyendo los Servicios

de Tránsito Aéreo (ATS); b) La Gestión de Afluencia del Tránsito Aéreo (ATFM) y la Gestión del Espacio Aéreo (ASM); c) Los Servicios de Información Aeronáutica (AIS); d) El Servicio de Comunicaciones Aeronáuticas (COM); e) El Sistema de Comunicaciones, Navegación y Vigilancia (CNS); f) El Servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR) y g) El Servicio Meteorológico para la Navegación Aérea (MET); con excepción de los Servicios de navegación aérea prestados por el MINISTERIO DE DEFENSA en los aeródromos que por razones de defensa nacional se enuncian en el Anexo I de la ley citada.

8. Que conforme los términos del artículo 16 de la Ley N° 27.161 –modificado por la Ley N° 27445-, se transfirieron a EANA las funciones de control operativo de la prestación del Servicio Público de Navegación Aérea y la coordinación y supervisión del accionar del control aéreo, con sus respectivas competencias, cargos, personal y créditos presupuestarios, así como la administración de los bienes patrimoniales afectados a su uso.
9. Que, en tal sentido, resulta conveniente celebrar el presente a fin de disponer la readecuación y puesta en valor de los espacios existentes, sin perjuicio del uso realizado actualmente por otros organismos.
10. Que, de conformidad con lo precedentemente expuesto, las Partes proceden a suscribir el presente convenio (en adelante, el “CONVENIO”), el que se sujetará a las cláusulas siguientes:

Al
[Firma]

CLAUSULA PRIMERA: OBJETO. El presente Convenio tiene como objeto establecer un marco institucional de cooperación y asistencia que reconoce la preexistencia de acuerdos sobre los espacios físicos de uso exclusivo y compartido oportunamente establecidos por la FAA y por ANAC antes referidos en el Aeródromo de Morón, y cuya

utilización corresponde actualmente a EANA por imperativo legal. Así también, se establecerá el alcance de las tareas de readecuación integral y creación de nuevos espacios, incluidas aquellas tareas a ser llevadas adelante dentro de la Zona de Uso Exclusivo de la FAA, a los fines de que cada organismo puede desempeñar sus funciones.

CLAUSULA SEGUNDA. ESPACIOS FÍSICOS: La FAA, en su carácter de administrador exclusivo de las instalaciones del Edificio Central (Edificio de la Torre de Vuelo de la BAM Morón), asigna y EANA acepta de conformidad la utilización de los espacios de uso conforme se detallan en “Proyecto de Readecuación de la Torre de Morón”, que como ANEXO D, forma parte integrante del presente, los que tendrán como destino la realización de sus funciones.

CLAUSULA TERCERA. BIENES MUEBLES: Los bienes muebles dados en calidad de préstamo de uso por una de las partes a la otra, deberán ser devueltos una vez cumplida la finalidad para los que fueron entregados o cuando hubiere concluido o cancelado o terminado bajo cualquier causa el presente convenio. Dicha devolución deberá ser realizada en buen estado de conservación, salvo el desgaste debido al buen uso y acción del tiempo. En ningún caso, la parte que facilite a la otra el uso de los bienes de su propiedad, será responsable por el mal uso que de ellos hiciere su contraparte, ni por los daños y perjuicios que de ese uso pudieren resultar, comprometiéndose la usuaria a mantener indemne a la propietaria de cualquier reclamo proveniente de terceros. La entrega de los mismos al usuario se realizará por Acta Inventario.

CLAUSULA CUARTA. PUESTA EN VALOR: Teniendo en cuenta la distribución de espacios contemplada en la cláusula segunda, EANA se compromete a readecuar, mejorar y acondicionar los espacios utilizados por ambos organismos, conforme surge del Plan de Trabajos y cronograma obrante en el "Proyecto de Readecuación de la Torre de Morón", que como ANEXO D, forma parte integrante del presente. Por su parte, la FAA se compromete a colaborar en la facilitación de permisos, autorizaciones, aprobaciones necesarias para la ejecución de las tareas, con excepción de aquellas que impliquen cualquier tipo de erogación.

CLAUSULA QUINTA. LAS PARTES deberán constituir UN (1) COMITÉ COORDINADOR DEL CONVENIO (en adelante, el "COMITÉ"), el cual estará integrado por UN (1) Miembro Titular y UN (1) Miembro Suplente por cada una de LAS PARTES, los que podrán ser reemplazados en cualquier momento por LA PARTE que los designó, previo aviso a la contraparte. Dicho COMITÉ tendrá por funciones: a) Nominar a los responsables de su cumplimiento; y, b) Realizar el control de los Proyectos y/o tareas a realizarse en el marco del presente y c) Proponer la celebración de adendas.

CLAUSULA SEXTA. RESPONSABILIDAD CIVIL: En toda circunstancia o hecho que tenga relación con este Convenio las Partes mantendrán la individualidad y autonomía de sus respectivas estructuras técnicas y administrativas, asumiendo en forma particular las responsabilidades consiguientes, ya sea laborales, civiles, comerciales, impositivas, o de cualquier otra índole, y comprometiéndose a mantener indemne a la contraparte ante reclamos realizados por terceros cuya solución, de acuerdo a lo convenido en esta cláusula, corresponda a una de las partes firmantes. Cada una de las Partes asume exclusiva, total y completa responsabilidad por los hechos y

omisiones de sus empleados y dependientes y/o contratistas en la realización de cualquier tarea vinculada con el presente Convenio, y se obliga a mantener indemne a la otra Parte frente a todo reclamo de cualquier naturaleza que pretenda hacerse efectivo por los trabajadores de la otra Parte, sus derechohabientes y/o cualquiera de los organismos recaudadores de la seguridad social, impositivos, sindicales o de obra social.

A los fines del debido resguardo de los intereses patrimoniales del Estado Nacional, EANA se compromete a exigir a sus contratistas/constructores la contratación de los correspondientes Seguros de Responsabilidad Civil tendientes a cubrir cualquier suceso que corresponda a dicha órbita.

CLAUSULA SÉPTIMA: Tanto el personal de EANA, como el perteneciente a terceras empresas contratadas por aquella para las tareas de construcción y otras actividades conexas, permanecerá debidamente identificada por medio del uso de credenciales mientras se encuentre dentro de los predios de la BAM MORON, y circulará por los canales que a tal efecto se establecerán, debiendo acatar además las directivas de seguridad y normas PREVAC que rigen en la Unidad Militar, de las que tomarán conocimiento fehaciente por medio de las respectivas dependencias internas de la unidad.

Con anterioridad al ingreso a los espacios afectados a las obras de refacción por parte de EANA, ésta deberá presentar al órgano de Operaciones de la BAM MORON, la nómina completa del personal de EANA y de sus empresas contratistas que cumplirá sus tareas en la Unidad Militar mencionada, detallando en cada caso apellido, nombre, número de documento y domicilio.



CLAUSULA OCTAVA: RESPONSABILIDAD LABORAL / PREVISIONAL

En resguardo de potenciales juicios ante la Justicia del Trabajo contra la FAA, EANA se compromete a hacer cumplir a sus contratistas constructores con las normas vigentes en materia laboral, lo que incluye a los Convenios Colectivos de Trabajo y sus correspondientes escalas salariales. La documentación pertinente deberá ser exhibida a requerimiento de la FAA.

EANA se compromete a exhibir, a requerimiento de la FAA, la documentación que acredite que la totalidad del personal que en forma directa o indirecta le depende y cumple funciones dentro de la BAM MORON, cuenta con su correspondiente Seguro de Riesgos del Trabajo.

EANA se compromete a exhibir, a requerimiento de la FAA, la documentación que acredite que a la totalidad del personal que en forma directa o indirecta le depende y cumple funciones dentro de la BAM MORON, se le realizan los aportes previsionales en legal tiempo y forma. Asimismo, la FAA tendrá el derecho de auditar el cumplimiento de estas obligaciones, a fin de evitar posibles juicios contra el Estado Nacional – Ministerio de Defensa.

CLAUSULA NOVENA. FINANCIACIÓN: El presente Convenio no importa por sí, compromiso de erogación alguna entre las Partes. Asimismo, ambas Partes podrán, en conjunto o individualmente, obtener fondos para el financiamiento de estas actividades antes organismos públicos o privados, nacionales o internacionales.

CLAUSULA DÉCIMA. MODIFICACIÓN: Los términos del presente CONVENIO podrán ser modificados, por acuerdo expreso de las partes mediante Adenda, la cual formará

parte integrante del CONVENIO original. A tal fin, los suscriptos podrán delegar la facultad de celebrarlas, debiendo ser ello instrumentado por acto separado.

CLAUSULA DÉCIMOPRIMERA. VIGENCIA. El presente CONVENIO se celebra por el término de DIEZ (10) años, contados a partir de su firma, prorrogable por un período similar en forma automática.

CLAUSULA DÉCIMOSEGUNDA. RESCISIÓN: Las PARTES podrán dar por resuelto el presente convenio, en cualquier momento, mediando alguna de las siguientes situaciones:

- a. En caso de que, por razones vinculadas a cambios en el marco normativo vigente, EANA deje de prestar sus funciones en el Aeródromo de Morón.
- b. Por acuerdo mutuo de las PARTES, instrumentado por escrito y firmado por un representante de cada una de las PARTES con poder suficiente;
- c. Por caso fortuito o fuerza mayor fehacientemente comprobada.
- d. En caso de incumplimiento total o parcial grave que impida la normal prestación del objeto del convenio, la PARTE cumplidora se reserva el derecho, a su solo arbitrio, de dar por rescindido este convenio previa notificación fehaciente a la PARTE incumplidora para que subsane el incumplimiento dentro de un plazo perentorio de 15 (quince) días hábiles.
- e. Por razones de Defensa Nacional debidamente determinadas por las autoridades pertinentes del Poder Ejecutivo Nacional.

La extinción del presente Convenio no generará obligación alguna para las partes, salvo la de ejecución de aquellas obligaciones que se encuentren pendientes de cumplimiento con más los daños sufridos, así como de formular el pertinente reclamo en los términos de la Ley N° 19.983.

La extinción del presente Convenio no generará obligación por parte de la FAA de reembolsar a EANA por las obras y mejoras que ésta última realice, las que quedarán a favor del Estado Nacional.

CLAUSULA DÉCIMOTERCERA. CONSTITUCIÓN DE DOMICILIO. A los efectos legales, las Partes constituyen domicilio, respectivamente, en los denunciados en el encabezado del presente.

Las notificaciones se efectuarán en los domicilios designados 'ut supra', o a sus modificatorios en caso de que hubiese previamente mediado notificación fehaciente a la otra parte de su cambio, donde las mismas se tendrán como válidas a todos los efectos que pudieren corresponder.

CLAUSULA DÉCIMOCUARTA: RESOLUCIÓN DE CONFLICTOS. JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA. En caso de controversia respecto de la interpretación y alcance de las cláusulas del presente Convenio y/o de sus Adendas, las Partes se comprometen a agotar sus esfuerzos a los efectos de arribar a un entendimiento que contemple sus respectivos intereses. En caso de no llegar a un entendimiento, de tratarse de un diferendo no pecuniario, LAS PARTES acuerdan someterse a la jurisdicción y competencia de los Tribunales en lo Contencioso Administrativo Federal de la CIUDAD

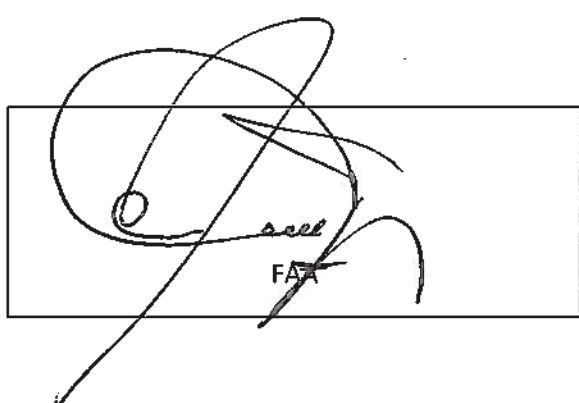
Cel
D

AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, con expresa renuncia a cualquier otro fuero y/o jurisdicción que pudiera corresponderles.

Para la resolución de cualquier controversia de carácter pecuniario que no pueda solucionarse de común acuerdo en el marco de la buena fe, se someterá la cuestión al procedimiento establecido en la Ley N° 19.983 sobre la resolución de los conflictos inter-administrativos y su Decreto reglamentario N° 2.481/93.

CLÁUSULA TRANSITORIA: Durante el período de duración de la emergencia sanitaria determinada como consecuencia de la pandemia “COVID19”, según fuera dispuesta por los Decretos Nros. 260/2020, 297/2020 y sus modificatorios y complementarios, LAS PARTES acuerdan efectuar la totalidad de sus comunicaciones por los medios electrónicos establecidos a tal fin por el Comité Coordinador constituido conforme a la cláusula quinta del presente.

En prueba de conformidad se firman DOS (2) ejemplares de igual tenor y a un solo efecto, en la Ciudad de Buenos Aires, a los 21 días del mes de enero de 2021.-



FAA



GABRIELA LOGATTO
GERENTE GENERAL
EMPRESA ARGENTINA DE NAVEGACIÓN AEREA
SOCIEDAD DEL ESTADO
EANA

Detalle de los Anexos que acompañan el Convenio:

ANEXO A: Convenio de Uso Compartido de Instalaciones del Aeródromo Público y de la Base Aérea Militar Morón, entre la ANAC y FAA (del 2010).

ANEXO B: Permiso de Uso N° 01/10

ANEXO C: "Protocolo de Modificación del Convenio de Uso Compartido de Instalaciones del Aeródromo Público y de la Base Aérea Militar Morón" (del 2013)

ANEXO D: Proyecto de Readecuación de la Torre de Morón

**CONVENIO DE USO COMPARTIDO DE INSTALACIONES DEL
AERÓDROMO PÚBLICO Y DE LA BASE AEREA MILITAR MORON**

Entre la FUERZA AEREA ARGENTINA, representada por su Jefe del Estado Mayor General, Brig.Gral. D. NORMANDO CONSTANTINO ad referéndum del Ministerio de Defensa, por una parte, y la ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL representada por su Administrador Nacional, Lic. D. RODOLFO GABRIELLI (ANAC), por la otra parte, se celebra el presente convenio, para acordar los términos y condiciones del uso compartido del Aeródromo Público y la Base Aérea Militar Morón (BAMM) creada por Decreto 825/2009 para la aviación civil.

Considerando:

Que el Decreto 825/09, el art. 1º crea la Base Aérea Militar Morón en las actuales instalaciones de la Ex Guarnición Aérea Morón, la cual contemplará la continuidad de los organismos actualmente en funcionamiento.

Que dicho decreto en su considerando señaló que el predio de la Ex Brigada Aérea, unidad dependiente de la Ex Guarnición Aérea Morón, encuentra actualmente afectado al funcionamiento, entre otros, del Aeródromo Morón; el cual no se encuentran organizado en una estructura que responda a la doctrina de la Fuerza, por lo cual resulta necesario adecuar y enmarcar a los mismos dentro de una estructura orgánica reconocida, encontrando en el concepto de Base Aérea el marco doctrinario afín con este objetivo.

Que el Aeródromo Morón, además de su afectación a la actividad militar, es utilizado por la aviación civil y se encuentra habilitado al efecto como aeródromo público.

Que en el Aeródromo Morón funcionan escuelas de vuelo y un taller aeronáutico.

RODOLFO ACANOR ROMERO
ABOGADO
C.S. N. 1.10 - F. 592
MENDOZA 19 - F. 403 - 2117

Que resulta necesario establecer las condiciones a fin de asegurar la continuidad de la prestación de los servicios del Aeródromo Morón a la aviación civil, compatibilizándolas con el carácter de Base Aérea asignado a dichas instalaciones por el decreto 825/09.

Que el Decreto N° 239/07 ordenó crear en el ámbito de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS, la ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL (ANAC), quien será la AUTORIDAD AERONAUTICA NACIONAL y ejercerá como organismo descentralizado, las funciones y competencias establecidas en el Código Aeronáutico (Ley N° 17.285), en la Ley N° 19.030 de Política Aérea; en los Tratados y Acuerdos Internacionales, leyes, decretos y disposiciones que regulan la aeronáutica civil en la REPUBLICA ARGENTINA.

Que el Decreto 1770/07, art. 2, inc. 2º, dispuso que la ANAC, entre sus funciones, debe ejercer la fiscalización y control de los aeródromos públicos y privados del territorio nacional, los servicios de navegación aérea, las habilitaciones y licencias conferidas, la aeronavegabilidad, las operaciones efectuadas a las aeronaves, el trabajo y transporte aéreo, la explotación de servicios aeronáuticos, el tránsito aéreo y las comunicaciones, la capacitación, formación y entrenamiento del personal de servicios aeronáuticos, los aeroclubes e instituciones aerodeportivas que resulten materia de su competencia, las actividades generales de la Aviación Civil el cumplimiento tanto de la normativa vigente, como de los acuerdos y convenios nacionales e internacionales suscriptos y que se suscriban en el futuro por la REPUBLICA ARGENTINA.

Es por ello, que las partes acuerdan:

1º) Que en el Aeródromo Público, donde ahora se ha dispuesto la Base Aérea Militar Morón, la ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL (ANAC), ejercerá su competencia en todo lo relacionado con su utilización por la aviación civil.

PABLO AICANOR RODRÍGUEZ
ABOGADO
O.S., N. T. 10 - F. 592
MENDOZA T. 9 - F. 443 2117

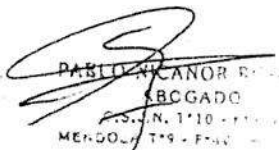
2º) La ADMINISTRACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC) designará el personal que se desempeñará como Jefe del Aeródromo Público de Morón así como el personal necesario para la prestación de los servicios que resulten de su competencia.

3º) La ADMINISTRACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC) asume su propia responsabilidad sobre la prestación de los servicios y funciones que les han sido asignadas por la legislación vigente.

4º) A los efectos del cumplimiento de sus funciones, tanto la ANAC como el Jefe de la BAMB acuerdan por Anexo separado los espacios necesarios, los cuales deberán ser adecuados para el eficaz desempeño de las funciones de su competencia. Para dar continuidad de las actuales operaciones de la aviación civil en el Aeródromo Público Morón y hasta que se defina el funcionamiento pleno de la BAMB, en especial con relación a las funciones de la Autoridad Aeronáutica Militar y los servicios de control aéreo para aeronaves militares, el Jefe del Aeródromo y demás personal de la ANAC podrá utilizar la oficina que estaba asignada a la Jefatura del Aeródromo, así como la torre de vuelo y la actual oficina ARO-AIS. El Jefe de la BAMB podrá asignar otros espacios que le sean requeridos para dicho funcionamiento

5º) Asignase el sector delimitado en el plano anexo como Sector A, para la instalación de las escuelas de vuelos y demás entidades civiles, el cual será administrado y fiscalizado por la ANAC. La ANAC asume las responsabilidades inherentes a su correcto funcionamiento, pudiendo otorgar los respectivos instrumentos conforme la legislación vigente, así como percibir las contraprestaciones que pudieran corresponder. Tales instrumentos deberán consignar expresamente lo pertinente en materia de cumplimiento de las directivas de seguridad para el uso de las instalaciones de la Base Aérea Militar




PABLO H. CANOR R.
ABOGADO
P.S. N. 1° 10 - 11
MENDOZA 1° 9 - 11

Morón. Los sectores conocidos como PITAM y el hangar que ocupara C.A.T.A. S.A.C.I.F.I. quedan sujetos a las condiciones jurídicas futuras de dichas áreas.

6º) La ANAC asume a su cargo las tareas de conservación necesarias para mantener la operatividad de la pista y demás instalaciones necesarias para el funcionamiento de la aviación civil en el Aeródromo, de conformidad con la legislación vigente, incluido el corte de pasto en el perímetro identificado en el plano anexo como Sector B.

7º) La ANAC reembolsará a la BAMB los gastos en que esta incurra, relacionados con el uso de las instalaciones asignadas para el funcionamiento del "Aeródromo Público Morón", los que serán oportunamente acordados entre el Jefe de BAMB y el Jefe del Aeródromo Civil. Asimismo se obliga a mantener tales instalaciones en correcto estado de conservación y apariencia.

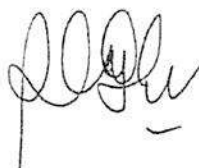
8º) La ANAC instruirá a su personal respecto de la obligatoriedad de cumplimiento de aquellas directivas emanadas del Jefe de la BAMB que resulten necesarias para evitar que las actividades de la Aviación Civil entorpezcan, afecten o impidan el normal desarrollo de las Operaciones Militares en el Base Aérea Militar, así como aquellas que se relacionen con la seguridad de las instalaciones.

9º) El JEMGFAA delega en el Jefe de la Base Aérea Militar la facultad de establecer las coordinaciones necesarias con el personal correspondiente de la ANAC a los efectos de resolver cualquier cuestión derivada de la aplicación del presente convenio.

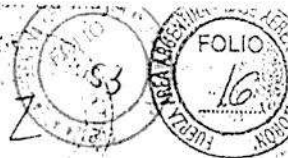
EN PRUEBA DE CONFORMIDAD, se firman dos ejemplares de un mismo tenor y a un solo efecto en la ciudad Autónoma de Buenos Aires, a los 6 días del mes de abril de 2010.



PABLO NICANDRO ROMERO
ABOGADO
C.S.J.N. T°19 - F°592
MENDOZA T°9 - F°403 - 3157



PERMISO DE USO N° 01 /10.



VISTO

el Expediente FAA N° 5.777.455, lo dispuesto por el Decreto N° 825/2009, el Convenio de Uso Compartido de Instalaciones del Aeródromo Público de la Base Aérea Militar Morón, suscripto por el señor Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea y el señor Administrador Nacional de la Aviación Civil el 6 de abril de 2010, los dictámenes N° 841 y 1722 del 6 de abril y del 18 de junio de 2010 respectivamente, emanados del señor Director General de Asuntos Jurídicos del Ministerio de Defensa (DGAJ Minidef), el dictamen N° 41/10 del 3 de septiembre de 2010 del señor Jefe de la División Asesoría Jurídica de la Base Aérea Militar Morón (BASMOR), las funciones atribuidas a la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) por Decreto N° 1770/07.

Y CONSIDERANDO

Que resulta necesario que la ANAC pueda usar de ciertas facilidades en el Aeródromo Público de la BASMOR para el cumplimiento de sus funciones como autoridad en el ámbito de la aviación civil,

Que el art. 4° del Convenio del 6 de abril de 2010 establece que el Jefe del Aeródromo y demás personal de la ANAC podrán utilizar la oficina que estaba asignada a la Jefatura del Aeródromo, así como la torre de Vuelo y la actual oficina ARO-AIS hasta que se defina el funcionamiento de la BASMOR,

Que resulta necesario reasignar tales espacios en un término perentorio a fin de establecer en forma definitiva el funcionamiento de las autoridades de la BASMOR,

Que el art. 4° del Convenio del 6 de abril de 2010 delega en el Jefe de la BASMOR la competencia para asignar tales espacios,

Que en el aeródromo Público de la BASMOR funcionan algunas escuelas de vuelo y un taller aeronáutico,

Que el art. 5° del Convenio asigna el sector delimitado en el plano anexo como Sector A para la instalación de las escuelas de vuelo y demás entidades civiles, a través de la ANAC,

Que resulta inconveniente la instalación de nuevas escuelas de vuelo y otras entidades civiles en el Aeródromo Público de la BASMOR, por cuanto ello limitaría sensiblemente la actividad aérea militar de la Unidad,

Que el dictamen N° 841/10 DGAJ Minidef establece que el instrumento jurídico pertinente para permitir dicho uso por parte de la ANAC es un permiso de uso precario y gratuito,

Que por el artículo 5° del Convenio del 6 de abril de 2010, la ANAC ha asumido a su cargo las tareas de conservación necesarias para mantener la operatividad de la pista y demás instalaciones, necesarias para el funcionamiento de la aviación civil en el Aeródromo,

Que de conformidad con el art. 7° del Convenio del 6 de abril de 2010, la ANAC reembolsará a la BASMOR los gastos en que esta incurra relacionados con el uso de las instalaciones asignadas para el funcionamiento de la aviación civil,

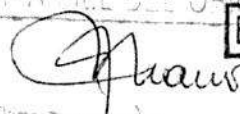
Que el Jefe de la BASMOR es competente para el dictado del presente acto administrativo,

Que ha tomado la intervención que le corresponde el servicio jurídico de la BASMOR,

Por ello,

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL


Primera Teniente MARÍA JOSÉ NAVARRO
Jefe División Asesoría Jurídica

EL JEFE DE LA BASE AÉREA MILITAR MORÓN

DISPONE

ARTÍCULO 1º: Entrégase a la ANAC, en uso precario y gratuito, los sectores identificados como Sector A y Sector B en el plano adjunto, los cuales tienen la medida y configuración establecidas en dicho plano, con las respectivas instalaciones ubicadas en tales espacios.

ARTÍCULO 2º: La Oficina llamada "ARO - AIS", la oficina del Jefe del Aeródromo Público Morón, y la oficina del Jefe de Operaciones serán trasladadas a dichos sectores en un plazo perentorio no mayor a los 90 días corridos. Tales instalaciones quedan a disposición del Jefe del Aeródromo a partir de la notificación del presente.

ARTÍCULO 3º: Las escuelas de vuelo que actualmente funcionan en el Aeródromo, así como el taller aeronáutico, deberán instalarse en los predios otorgados, en un plazo perentorio no mayor a los 90 días corridos, dejando desocupados, y en perfecto estado los espacios que actualmente ocupan. La ANAC administrará y fiscalizará los predios ocupados. La rescisión del presente permiso de uso implica automáticamente la pérdida del derecho de ocupación por parte de las escuelas de vuelo y el taller aeronáutico, cualquiera sean las condiciones establecidas por la ANAC respecto a dicha ocupación.

ARTÍCULO 4º: Los espacios otorgados se destinarán solamente para la realización de las actividades de las escuelas de vuelo y el taller aeronáutico existentes, así como las tareas propias de la ANAC para el funcionamiento del aeródromo público, en cumplimiento de la normativa nacional e internacional vigente. No se podrán instalar en los sectores otorgados nuevas escuelas de vuelo, talleres, ni otras entidades civiles o comerciales aunque estuvieran relacionadas con la aviación civil.

ARTÍCULO 5º: Los servicios públicos de energía eléctrica, agua potable, gas natural, teléfonos, intercomunicadores, mantenimientos y otros que hagan al funcionamiento del Aeródromo o de sus dependencias, taller y escuelas de vuelo estarán a exclusivo cargo de la ANAC, debiendo cumplir con sus compromisos a través de la BASMOR o de la empresa que suministre los mencionados servicios según corresponda. Del mismo modo la ANAC deberá afrontar los pagos por impuestos municipales que se exijan en la actualidad o en el futuro emergente del predio ocupado o de la actividad realizada. Los plazos para el pago de los citados servicios vencen del día UNO (1) al día DIEZ (10) de cada mes calendario, o en la fecha de vencimiento correspondiente, los que se abonarán en efectivo o en cheque a la orden de FAA 4.523/381 - BASMOR - FONDO ROTATORIO.

ARTÍCULO 6º: La ANAC no podrá ceder, transferir o delegar en todo o en parte los derechos y obligaciones establecidos en el presente Permiso de Uso bajo ningún concepto.

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

ARTÍCULO 7º: Los espacios e instalaciones cedidos a la ANAC se encuentran en perfecto estado de uso y de conservación. Toda obra nueva o modificación de las instalaciones existentes estarán a exclusivo cargo de la ANAC la cual queda obligada a

Primer Teniente *Guarín* JOSÉ JOSÉ NAVARRO
Jefe de Operaciones

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

presentar los proyectos de mejoras o construcción a la aprobación de la Fuerza Aérea Argentina, los que serán sometidos a una evaluación técnica para determinar que no afecten la seguridad y/u operatividad de la BASMOR o sean contrarias a las normas que rigen en la materia.

ARTÍCULO 8°: La ANAC, por sí o a través de terceros, tendrá a su exclusivo cargo la reparación y la conservación de los espacios e instalaciones otorgados, siendo su responsabilidad mantener los espacios verdes con el corte de pasto adecuado y las plataformas, calles de rodaje y pistas en perfecto estado de operatividad, de acuerdo a lo establecido en las normas aeronáuticas. Deberá reponer o arreglar todos aquellos daños o deterioros provenientes de sus actos u omisiones propios de sus dependientes, usuarios de servicios y/o proveedores. Asimismo, toda obra, mejora y/o reparación que exija el Municipio de Morón, o que sean propias de su actividad, quedará a cargo exclusivamente de la ANAC.

ARTÍCULO 9°: La rescisión del presente por cualquier causa implicará la restitución de los espacios e instalaciones otorgados. En tal supuesto todas las obras, construcciones, modificaciones y mejoras realizadas pasarán a integrar el patrimonio de la Fuerza Aérea Argentina, sin ningún derecho a indemnización ni reclamo alguno.

ARTÍCULO 10°: La ANAC deberá adoptar todas las medidas de seguridad adecuadas, con el objeto de limitar el acceso no autorizado de personas y/o vehículos a las áreas restringidas del aeródromo, bajo su responsabilidad y/o las compartidas con la BASMOR.

ARTÍCULO 11°: El personal de la ANAC, escuelas de vuelo, taller aeronáutico y toda otra persona que opere o utilice el Aeródromo Público Morón deberán cumplir con las normas de seguridad establecidas por las autoridades del Aeródromo y por las autoridades de la BASMOR.

ARTÍCULO 12°: LA ANAC deberá emitir las credenciales identificatorias al personal del Aeródromo, tanto para las personas como para los vehículos que accedan a las áreas restringidas: en coordinación con la BASMOR. Quedan en la órbita de esta última la administración y aprobación de las mismas, así como el registro en una base de datos con la información relacionada a los usuarios.

ARTÍCULO 13°: En el otorgamiento de credenciales de acceso a sectores restringidos, la BASMOR se reserva el derecho de negar la emisión de dicho documento, en caso de posger el requirente antecedentes penales y/o por considerar que puede poner en riesgo la seguridad militar.

ARTÍCULO 14°: La ANAC adoptará todas las medidas de seguridad que correspondan para reducir al mínimo los riesgos de accidentes, incidentes o siniestros a personas o bienes, siendo su responsabilidad contar con los seguros que para cada caso corresponda, quedando los mismos a su exclusivo cargo.

ARTÍCULO 15°: La ANAC, las escuelas de vuelo y el taller aeronáutico, así como todo personal que opere o brinde sus servicios en el Aeródromo deberán acatar todas las normas ambientales establecidas en el ordenamiento jurídico positivo.

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

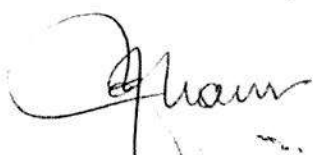
Primer Teniente MARIA JOSE NAVARRO
Jefe Oficina Asesora Jurídica



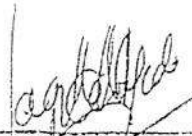
ARTÍCULO 16°: La ANAC mantendrá en excelente estado de conservación y limpieza los espacios e instalaciones otorgados.

ARTÍCULO 17°: La BASMOR podrá dejar sin efecto el presente Permiso de Uso por razones de caso fortuito, fuerza mayor, cuestiones operativas, de seguridad nacional, de defensa nacional y todas aquellas que hagan indispensable solo la utilización militar de toda la BASMOR. La ANAC deberá desalojar todos los espacios e instalaciones cedidos de inmediato, sin derecho a ningún tipo de indemnización y/o reclamo alguno.

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL


Primer Teniente MARÍA JOSÉ NAVARRO
Jefe División Asesoría Jurídica




Comodoro JORGE ALBERTO ARIEL AYERDI
Jefe Base Aérea Militar Morón

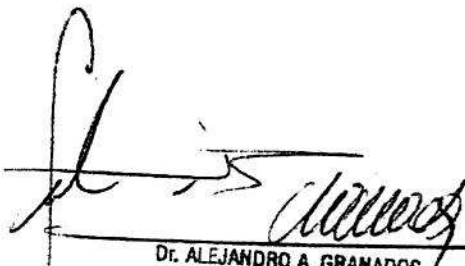
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

**PROTOCOLO DE MODIFICACIÓN DEL CONVENIO DE USO
COMPARTIDO DE INSTALACIONES DEL AERÓDROMO PÚBLICO Y DE
LA BASE AÉREA MILITAR MORON**

En la Ciudad de Buenos Aires, a los 28 días del mes de Mayo de 2013, entre la FUERZA AÉREA ARGENTINA, representado por su Jefe de Estado Mayor General, Brigadier General Don. NORMANDO COSTANTINO y la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL, representada por su Administrador Nacional Dr. Alejandro GRANADOS, se suscribe el presente Protocolo a efectos de modificar los espacios necesarios para el eficaz desempeño de las funciones de competencia de cada Organismo, de conformidad con lo dispuesto por los Artículos 4 y 5 del "Convenio de Uso Compartido de Instalaciones del Aeródromo Público y de la Base Aérea Militar Morón", celebrado por ambas partes el 06-ABR-10.

A tal efecto se agrega como Anexo A al presente Protocolo un plano delimitando los espacios de uso exclusivo, así como los de uso compartido por ambos Organismos, quedando sin efecto la delimitación establecida en el plano Anexo al Convenio original.

Se deja constancia que de conformidad con el Dictamen N° 1722 del 18 de Junio de 2010, la Dirección General de Asuntos Jurídicos del Ministerio de Defensa dejó aclarado que el Convenio del 06-ABR-10 no requiere una ratificación por parte del Ministro de Defensa para su perfeccionamiento, sino que se encuentra dentro de la competencia del señor JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA FUERZA AÉREA.


DR. ALEJANDRO A. GRANADOS
ANAC
ADMINISTRADOR NACIONAL
DE AVIACION CIVIL




Brigadier General NORMANDO COSTANTINO
Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea Argentina



NOTA: La delimitación del perímetro del Aeródromo, es al solo efecto de la representación gráfica motivo de este Convenio y no refleja fielmente los límites patrimoniales.

Fuera de Escala

Referencias:

- FAA Zona Uso Exclusivo Fuerza Aérea Argentina
- U.C. Zona Uso Compartido FAA-ANAC
- TWR Torre de Control (U.C.)
- Zona Uso Exclusivo ANAC
- Área Reservada Defensa Nacional (*) Sujeto a ubicación

Capitán DIEGO MARTÍN DUARTE
Jefe Departamento Asesoría Jurídica



ANEXO "A" AL CONVENIO
Delimitación Zonas de Uso



AERÓDROMO PÚBLICO:

MORÓN (Buenos Aires)

READECUACIÓN DE LA TORRE DE MORÓN

PROYECTO

EANA-R-RMOR-PMOI-PY-001-B

PALABRAS CLAVE

Torre de Morón, readecuación, proyecto.

CONTROL DE CAMBIOS

REVISIÓN	FECHA	COMENTARIOS
A	06/11/2020	Revisión válida aprobada por EANA. Documento de trabajo con FAA.
B	20/01/2021	Inclusión de modificaciones menores solicitadas por FAA: - Cambio de denominación de “edificio de torre” (entre otras denominaciones) por “Edificio Central” en los puntos 1.1, 1.2, 2.1, 2.2 y 3.3. - Inclusión de párrafo en punto 2.1. Contexto. - Inclusión de impermeabilización de ventanales de pisos 3 y 4 en figura 3 punto 3.2. - Referencia al medidor energético a instalar en el punto 3.2.I. - Actualización del cronograma del punto 3.4. - Redefinición de riesgo muy crítico y cambio de evaluación del segundo riesgo tabulado de “algo crítico” a “muy crítico”. Inclusión en la columna de tratamiento del mismo riesgo de plazo no mayor a 60 hs.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

1. Introducción	3
1.1. Objetivo	3
1.2. Alcance	3
1.3. Referencias	3
1.4. Definiciones	4
2. Descripción	5
2.1. Contexto	5
2.2. Necesidad	7
2.3. Trabajo Previo	9
3. Plan de Trabajo	10
3.1. Objetivos	10
3.2. Mejoras Previstas	10
3.3. Beneficios	12
3.4. Cronograma	13
4. Recursos Humanos	15
4.1. Roles	15
4.2. Responsabilidades	16
5. Presupuesto	18
6. Riesgos	19

1. INTRODUCCIÓN

1.1. OBJETIVO

El objetivo de este documento es presentar el proyecto para la readecuación integral y reutilización de espacios existentes en la torre de control del aeródromo de Morón, la cual funciona físicamente dentro de las instalaciones de la Base Aérea Militar Morón.

1.2. ALCANCE

Este documento tiene alcance sobre el proceso de readecuación en áreas técnicas y operativas del aeródromo de Morón. Incluidas aquellas que funcionan dentro de la Zona de Uso Exclusivo de la Fuerza Aérea Argentina

1.3. REFERENCIAS

- [1] EANA (2020): *"Visita Aeródromo Morón"* (presentación). Dpto. de Seguridad, Higiene y Medio Ambiente, Gerencia de Calidad, Higiene, Seguridad y Medio Ambiente (CHSMA). 31/01/2020.
- [2] EANA (2020): *"Listado de Tareas Relevadas a Realizar por CNS – Aeropuerto Morón"*. Dpto. de Comunicaciones, Gerencia de CNS. 07/02/2020.
- [3] EANA (2020): *"Propuesta Anteproyecto – Área: Aeropuerto de Morón"*. Revisión 03. Dpto. de Infraestructura, Gerencia de Infraestructura. 25/03/2020.
- [4] EANA (2020): *"Anteproyecto – Readecuación Morón"*. Revisión B. Dpto. de Comunicaciones, Gerencia de CNS. 06/04/2020.
- [5] EANA (2020): *"Minuta – Reunión Comité de Obra"*. Revisión A. Comité de Obra. 08/06/2020.
- [6] EANA (2020): *"Readecuación de la Torre de Morón – Anteproyecto"*. EANA-R-RMOR-GPIN-AP-001-B. Revisión B. Dpto. de Ingeniería y Gestión de Proyectos – PMO, Unidad Estratégica Operacional. 17/06/2020.
- [7] EANA (2020): *"Minuta de reunión – Proyecto de readecuación Torres Morón, Rio Grande y Tucumán"*. EANA-C-RGEN-DIGP-MR-001-A. Revisión A. Dpto. de Ingeniería y Gestión de Proyectos – PMO, Unidad Estratégica Operacional. 17/06/2020.
- [8] EANA (2020): *"Especificación técnica – Contratación de servicios profesionales para mudanza de rack de FAA y adquisición de los materiales para tal fin"*. Revisión A. Dpto. de Comunicaciones, Gerencia de CNS. 02/09/2020.
- [9] EANA (2020): *"Pliego de Especificaciones técnicas – Torre de Control y edificio operativo"*. 1-20-0007-MOR-PET. Dpto. de Infraestructura, Gerencia de Infraestructura. 08/10/2020.
- [10] EANA (2020): *"1-20-0007-MOR-DOCUMENTACION- Plantas"*. EANA-MO-PL-01. Dpto. de Infraestructura, Gerencia de Infraestructura. 08/10/2020.
- [11] EANA (2020): *"Minuta de reunión – Readecuación torre de Morón"*. Revisión A. Gerencia de Seguridad Operacional. 07/07/2020.
- [12] EANA (2020): *"Minuta de reunión – Readecuación torre de Morón"*. Revisión A. Gerencia de Seguridad Operacional. 14/08/2020.

- [13] EANA (2020): "Informe Departamento de Gestión de Riesgos – INER Readecuación de la Torre de Morón". EANA-C-P008-GSOP-INER-024. Revisión 00. Dpto. de Gestión de Riesgos, Gerencia de Seguridad Operacional. 06/10/2020.
- [14] EANA (2020): "Provisión e instalación de un sistema de detección de incendios en la Torre de Control de Morón – Informe Técnico". Gerencia de Calidad, Higiene, Seguridad y Medio Ambiente.

1.4. DEFINICIONES

ANS	<i>Air Navigation Services</i> (servicios de navegación aérea)
ATC	<i>Air Traffic Control</i> (control de tránsito aéreo).
ATN	<i>Aeronautical Telecommunications Network</i> (red de telecomunicaciones aeronáutica)
ATS	<i>Air Traffic Service</i> (servicio de tránsito aéreo)
EANA	<i>Empresa Argentina de Navegación Aérea</i>
FAA	<i>Fuerza Aérea Argentina</i>
SMN	Servicio Meteorológico Nacional.
VHF	<i>Very High Frequency</i> (RF).

2. DESCRIPCIÓN

2.1. CONTEXTO

El aeropuerto de Morón (SADM) está ubicado en la localidad de Castelar, a 3 km al sudoeste de la ciudad de Morón, partido de Morón, provincia de Buenos Aires. Las coordenadas geográficas de su emplazamiento, son 34° 40' 43,30" S 58° 38' 36,61" O, y tiene una elevación de 28,5 metros sobre el nivel del mar.

Entre 1951 y 1988 fue el asiento de la VII Brigada Aérea de la Fuerza Aérea Argentina (FAA) y desde 2009 comenzó a operar como aeródromo civil. Cabe destacar que a partir de ese año 2009 el aeródromo civil propiamente dicho mudó sus instalaciones al sector Noroeste, cito en la calle A. Figueroa Alcorta 500, localidad de Castelar, partido de Morón; mientras que la Base Aérea Militar Morón mantuvo las actuales instalaciones donde se encuentra la torre de control.

Con la promulgación de la Ley 27.161 en su Art 16 "Una vez constituida, se transfieren a la Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.) las funciones de control operativo de la prestación del Servicio Público de Navegación Aérea y la coordinación y supervisión del accionar del control aéreo, con sus respectivas competencias, cargos, personal y créditos presupuestarios, así como la administración de los bienes patrimoniales afectados a su uso, con excepción de las inherentes a los aeródromos públicos que se enuncian en el Anexo I de la presente ley"; de esta manera la empresa EANA podrá utilizar los espacio anteriormente ocupados por ANAC para cumplir la función para la cual fue creada como prestadora de servicios.

Con más de 65.000 movimientos en el transcurso del último año¹, el aeropuerto de Morón es el tercero en cantidad de movimientos en Argentina, por detrás del Aeroparque Jorge Newbery y del Aeropuerto Internacional de Ezeiza, y el primero en lo que respecta a aviación general.

El uso de las instalaciones del aeropuerto de Morón, que fueron inauguradas en 1948, es compartido actualmente entre EANA, la FAA, el Servicio Meteorológico Nacional (SMN) y la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC). Ello incluye los espacios dispuestos en el Edificio Central, la cual es señalada en la vista aérea de la Figura 1.

¹ Fuente: Tablero "Estado de Aeropuertos", Dpto. de Estadísticas, Gerencia de Planificación, EANA S.E., 20/4/2020.



Figura 1. Torre de control de Morón, señalada en la vista aérea del aeropuerto.

Además de ocupar la cabina de la torre para la prestación del servicio de *control de tránsito aéreo* (ATC) de aeródromo, EANA hace uso de otros espacios del Edificio Central, como la oficina de la jefatura ANS (*servicios de navegación aérea*), la sala de instrucción ATC y las salas técnicas para los equipos y el personal de CNS (*comunicaciones, navegación y vigilancia*)². En la Figura 2 se presentan de forma esquemática los espacios de la torre con relación directa o indirecta a este proyecto, distinguiendo aquellos utilizados por EANA de los ocupados por otros organismos.

² Cabe destacar que EANA cuenta con otra dependencia dentro del predio de la Base Aérea Militar Morón, la oficina ARO/AIS. Desde la misma, ubicada a 1.200 metros del Edificio Central y comunicada con éste a través de un enlace inalámbrico, se brindan los servicios de información y de comunicaciones aeronáuticas.

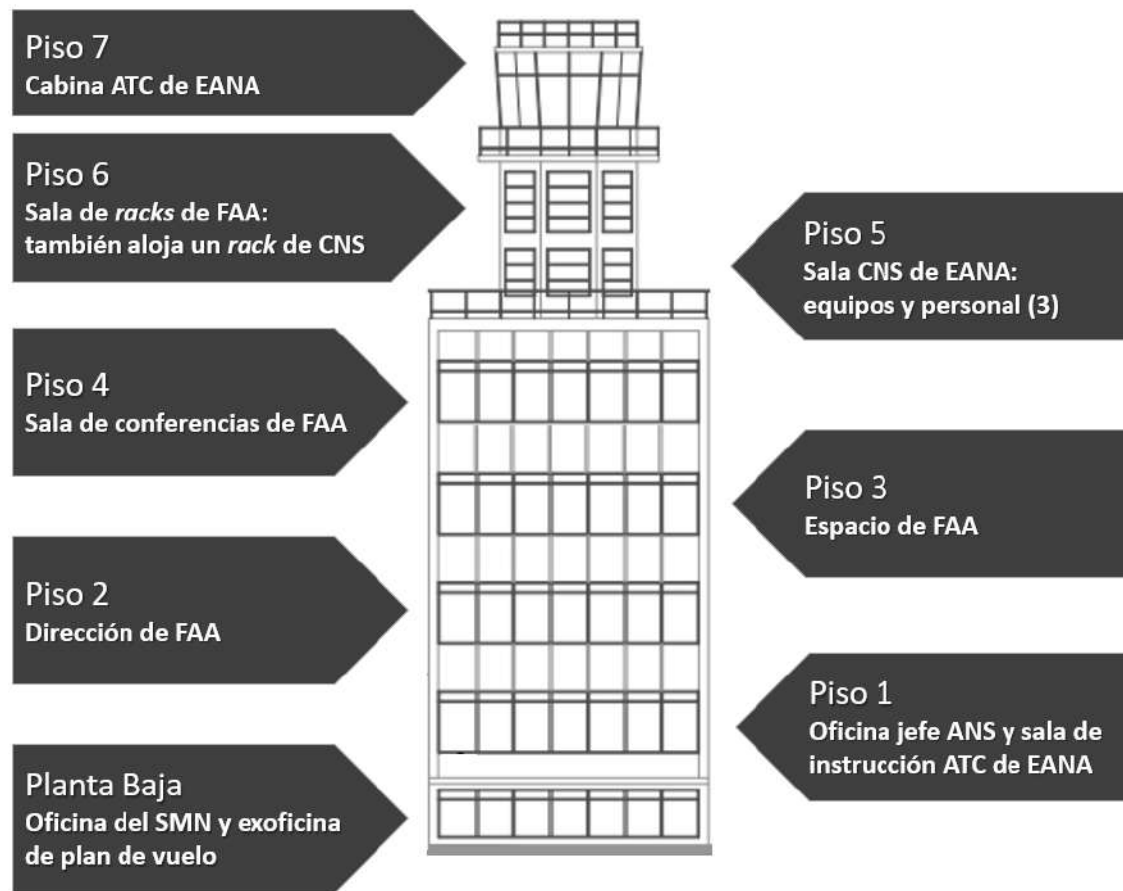


Figura 2. Esquema de la torre y uso actual de los espacios.

2.2. NECESIDAD

Como se mencionó anteriormente, el edificio data de 1948 y, como consecuencia de su antigüedad, observa un cierto deterioro en los espacios y las instalaciones utilizados por EANA para la prestación de los servicios de navegación aérea. A modo de ejemplo, pueden citarse los siguientes aspectos:

- Escalera de escape desde la cabina de control en mal estado y sin continuidad hasta la planta baja del predio, y ausencia de puertas de escape.
- Escalera de circulación interna con daños propios de su uso y sin bandas antideslizantes reglamentarias en peldaños.
- Instalación eléctrica con la misma antigüedad que el edificio y conectada al tablero general de la FAA.
- Tableros no reglamentarios.
- Cajas de cableado sin tapas.
- Mobiliario en mal estado.
- Carpinterías en deficiente estado de mantenimiento con oxidaciones en algunos casos, falta de sellado lo que permite el ingreso de agua por sectores, y algunos vidrios rotos.
- Pisos levantados, con ondulaciones y con características no reglamentarias para los usos de los diversos locales.

- En general, materialidades que no se adecuan a los usos de cada local.
- Aires acondicionados en mal funcionamiento con falta de mantenimiento y sin backup previsto para fallas.
- Sanitario con instalaciones no actualizadas en jefatura ANS y en el 6° piso.

Por otra parte, los controladores de tránsito aéreo no cuentan con una *sala de descanso* adecuada. La convivencia dentro de la cabina de ATC del personal que se encuentra operando con aquel que está descansando (cinco personas por turno), y el hecho que además en este ambiente coexisten los equipos necesarios para prestar servicio con electrodomésticos utilizados durante los descansos, permite afirmar que el personal no posee un espacio apto para esparcimiento.

En lo que respecta a CNS, las cuestiones a resolver son dos: 1) no todos los equipos están en una misma sala, y 2) el personal técnico tiene sus puestos de trabajo en la sala de *racks*, en donde las temperaturas no son adecuadas para las personas, sino que están acondicionadas para los equipos allí dispuestos.

Las problemáticas relevadas, que han sido documentadas en [1] y [2], exponen la necesidad de una readecuación integral de las dependencias técnicas y operativas ubicadas en Edificio Central.

Es importante destacar que EANA no cuenta con espacios libres y/o susceptibles de ser readecuados para el emplazamiento de una sala de descanso, y dado que la FAA es el Administrador exclusivo de todas las instalaciones del Edificio Central (el aeródromo de Morón se encuentra emplazado dentro de una base aérea de la FAA), se debe coordinar con ésta en pos de llegar a una solución que beneficie a ambas partes.

VALOR

2.3. TRABAJO PREVIO

Durante el mes de febrero del año 2020 se realizó la kick-off meeting del proyecto. La misma fue sucedida por relevamientos de las Gerencias de Infraestructura, CNS y CHSMA. Dichos relevamientos, que se realizaron durante los primeros meses del año, tuvieron el objetivo de determinar el estado de las instalaciones en lo que a cada área respecta para definir a priori las tareas a incluir en el presente proyecto. Lo relevado fue documentado en [1], [2], [3] y [4].

El Depto. de Ingeniería y Gestión de Proyectos confeccionó durante el mes de abril el documento de Anteproyecto [6], basando dicha confección tanto en la información relevada por las Gerencias intervinientes como en lo expuesto por las partes interesadas del proyecto en distintas conversaciones. Además, se consultó a la Gerencia de Legales de EANA sobre los términos en los que debía ser redactado dicho documento con el fin de incluir en él la perspectiva legal de la empresa.

El Anteproyecto [6] se sometió a revisión y aprobación por parte de las Gerencias intervinientes y una vez concluido este proceso, que finalizó a mediados de mayo del 2020, se remitió el mismo al Comité de Obras para su aprobación. La misma se obtuvo el día 8 de junio del 2020, quedando documentada en [5]. Posteriormente, se envió el documento a FAA para su revisión mientras se trabajó en paralelo en definir cuestiones pendientes como por ejemplo la conveniencia del traslado de equipamiento existente en Aeroparque³ a Morón o el análisis de las distintas alternativas de operación del aeródromo durante la ejecución de las obras incluidas en el presente proyecto.

A fines del mes de junio, se comenzó a trabajar con el nuevo punto focal de la Gerencia de Infraestructura en la confección de las especificaciones técnicas de dicha Gerencia. Este trabajo incluyó tanto reuniones con distintas áreas de la empresa como visitas al AD y encuentros con los puntos focales designados por FAA. De esta forma, a principios del mes de octubre, se plasmó lo relevado en [9] y [10].

A comienzos del mes de julio, con el objetivo de emitir el informe de riesgos (INER) del proyecto [13], se realizó una primera reunión liderada por personal de la Gerencia de Seguridad Operacional de EANA de la que participaron representantes de las distintas áreas involucradas en el proyecto. A mediados de agosto, se realizó una segunda reunión sumando a los puntos focales de organismos externos a EANA con participación en el proyecto. Las mismas se documentaron en [11] y [12]. En todo momento se trabajó en mitigar los riesgos identificados en dichas reuniones.

Durante el mes de agosto de 2020 y hasta principios de septiembre del mismo año, la Gerencia de CNS, a través de su punto focal y con la colaboración de la Gerencia de Infraestructura y el Dpto. de Ingeniería y Gestión de Proyectos, trabajó de manera coordinada con el personal designado por FAA en la confección de especificaciones técnicas para la contratación de servicios profesionales para la mudanza del rack de FAA [8].

Durante el mismo período, la Gerencia de CHSMA elaboró requerimientos para instalar en la Torre un sistema de detección de incendios que permitirá elevar el nivel de seguridad de las instalaciones. Los mismos se plasmaron en [13] y fueron incluidos en [9].

El Dpto. de Ingeniería y Gestión de Proyectos consolidó toda la información sobre el proyecto en el presente documento.

³ La Gerencia de CNS analizó la viabilidad de trasladar al AD de Morón un VSC ubicado en Aeroparque. Se determinó que dicho traslado no era viable.

3. PLAN DE TRABAJO

3.1. OBJETIVOS

El objetivo de este proyecto es plantear una solución a la necesidad antes descripta para el correcto funcionamiento de las operaciones de EANA en el Edificio Central a partir de la mejora de las condiciones de trabajo del personal, la adecuación de la infraestructura técnica y el aprovechamiento de los espacios existentes.

En ese sentido, además de la puesta en valor integral de los espacios ocupados, se propone la de la sala técnica del piso 6 (donde se alojan dos racks, uno de ellos perteneciente a EANA, y el otro a FAA) para emplazar en ese lugar la sala de descanso de los controladores, en virtud de la proximidad con la cabina de control. Para ello, EANA acondicionará una nueva sala técnica para el equipamiento de la FAA y hará el traslado y reconexión del equipamiento mencionado. Todo ello bajo el consentimiento, observación-control y aprobación de los técnicos en la materia que la FAA designe.

3.2. MEJORAS PREVISTAS

En la Figura 3 se pueden observar las mejoras previstas por el presente proyecto, que se describen más abajo.

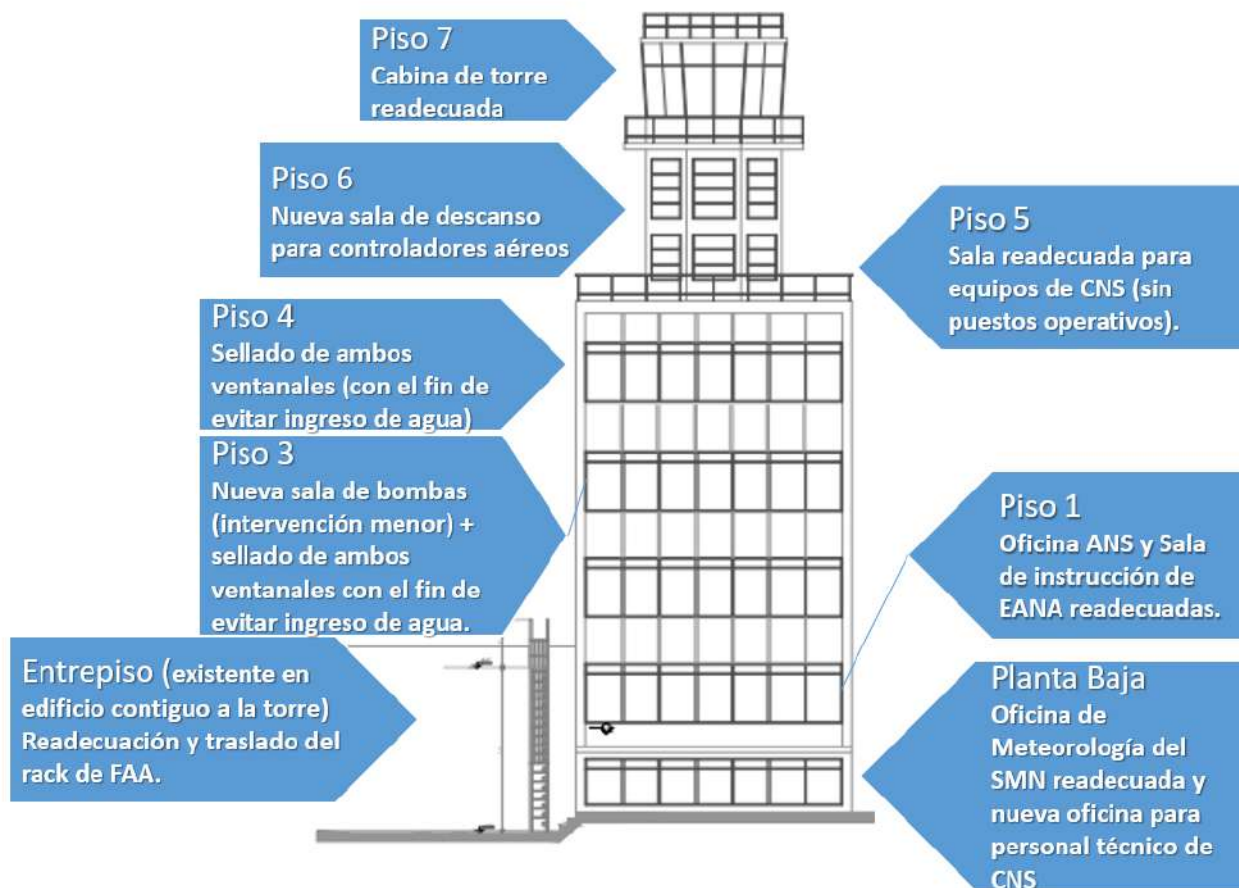


Figura 3. Esquema de la torre y breve descripción de las mejoras previstas.

- A. Se llevará a cabo la puesta en valor integral de la cabina de control, a partir de la intervención en pintura, solados, cielorraso, vidrios, herrería, instalación eléctrica, instalación termomecánica, mobiliario de cabina (pupitres de consola) y cortinas. Se busca la normalización de materiales adaptados a los usos de cada local.
- B. Se dispondrá en el piso 6 de una nueva sala de descanso para los controladores de tránsito aéreo, previa reubicación de los racks de EANA y FAA. Para esto, se realizará una puesta en valor integral para la transformación de la sala en un espacio confortable para el usuario. Además, se readecuarán los sanitarios existentes en este piso.
- C. Para la concreción del punto B, será necesario el traslado de los *racks* ubicados en el piso 6, para lo cual se propone:
 - Trasladar el *rack* de EANA a la sala técnica de CNS ubicada en el piso 5, la cual será previamente readecuada según el punto D para disponer de más espacio y mejores condiciones para alojar equipamiento.
 - Trasladar el *rack* de FAA a una nueva sala destinada a los sistemas de telefonía, fibra óptica y datos de esa fuerza, la cual estará ubicada el entrepiso del edificio contiguo, y desplegar bandejas para cableado desde allí hacia 7 dependencias⁴ de la FAA. En el mismo entrepiso se acondicionará una nueva sala para personal de la FAA con tres puestos de trabajo.
- D. Se readecuará la sala técnica de CNS ubicada en el piso 5. Incluye la reubicación de los *racks* preexistentes, adecuación y normalización del *rack* de *networking* de la red ATN, posterior al traslado del equipamiento de EANA y de Telecom, los cuales se encuentran actualmente en el piso 6 dentro de una sala de FAA. Incluye unificación y normalización de los servicios de VHF y del sistema de grabación, y el traslado del *rack* de EANA, el cual se encuentra actualmente en el piso 6. Las tareas de puesta en valor de este espacio son análogas a las del punto A (cabina de control). Se busca la normalización de materiales adaptados a los usos de cada local: instalación de aire acondicionado, sistema de luces de emergencia autónomo y nuevo tablero seccional.
- E. En el piso 3, se reacondicionará una sala retirando el grupo electrógeno que en ella se encuentra con el objetivo de facilitar el acceso a la bomba de agua que alimenta los tanques de EANA.
- F. En el piso 1 se realizará la puesta en valor de la oficina de la jefatura ANS y de la sala de instrucción ATC, a través del recambio de solados, pintura, cortinado y puesta en valor integral de baño privado.
- G. En la planta baja se readecuará un depósito preexistente (la exoficina de plan de vuelo) para disponer de una oficina para el personal técnico de CNS, separando así los puestos de trabajo de los equipos (ubicados en la sala técnica del piso 5). Se construirá además un tabique para dividir este espacio de la oficina de meteorología (utilizada por el SMN), la cual también será readecuada. A estos trabajos se agrega, en el sector de vereda que rodea los espacios

⁴ Las 7 dependencias son: Escuadrón Aéreo, Escuadrón Base, Jefatura de Unidad, Operaciones, División Jurídica, División Personal y Mesa de Entrada.

mencionados, la colocación de piso de baldosa similar al existente y la instalación de un nuevo reflector exterior (utilizado por el SMN).

- H. El proyecto prevé en el entresuelo del edificio contiguo, mencionado en el punto C, la puesta en valor de la Sala de Equipos y la Sala de Mantenimiento Técnico de la División Técnica de FAA. Esto implica la instalación de un tablero seccional que alimentará los equipos a trasladar y un nuevo aire acondicionado para garantizar la refrigeración de los mismos. En ambos casos se contemplarán trabajos de albañilería, pintura, cielorrasos, iluminación, entre otros.
- I. Se reemplazará la instalación eléctrica existente por una nueva en todos los espacios utilizados por EANA. La misma, a diferencia de la actual que se alimenta desde el tablero eléctrico de FAA, estará conectada a un nuevo tablero eléctrico general que dependerá del anterior. Se instalará un medidor digital de energía para registrar el consumo de las instalaciones de EANA. Se instalará, además, una UPS con el objetivo de garantizar la no interrupción del suministro energético al equipamiento de la empresa.
- J. Por parte de CNS se realizarán los movimientos de equipos necesarios (como el detallado en el punto C), se actualizará la infraestructura tecnológica para ampliar su capacidad, se normalizará el cableado estructurado y se renovará el equipamiento de radioenlace que comunica las dependencias de AIS/COM y ATC.
- K. Se realizará la puesta en valor los espacios circulatorios. Los trabajos previstos incluyen las instalaciones eléctricas, termomecánicas, canalizaciones para cableado por bandeja o cañería (para CNS) y rubros generales de obra civil. En particular, se readecuará la escalera interior del edificio en su totalidad: se nivelarán escalones y se colocará revestimiento de goma, se readecuarán techos, cielorrasos, ventanas y puertas, incluyendo además pintura, iluminación y señalética de emergencia.
- L. Se readecuará la escalera que conecta la cabina de control con la azotea y se conectará ésta con a la planta baja mediante una escalera de emergencia del tipo gato con sus correspondientes descansos y salidas de emergencia desde los pisos inferiores. Estas contarán con puertas de chapa corta fuego.
- M. Se instalará un sistema de detección de incendios en los espacios utilizados por EANA permitiendo mejorar considerablemente la seguridad de los mismos.
- N. Se realizará la impermeabilización de todas las carpinterías de la torre, se colocará membrana asfáltica en cubiertas y se pintarán las cuatro caras externas del Edificio central.

El detalle de todos los trabajos previstos se puede consultar en las referencias [8], [9] y [10].

3.3. BENEFICIOS

Los controladores aéreos contarán, una vez finalizado el proyecto, con una nueva sala de descanso ubicada en el piso 6, en un ambiente muy cercano a sus puestos de trabajo.

El personal de CNS que trabaja en el Edificio Central se verá beneficiado con la puesta en valor de la sala técnica del piso 5 y la creación de un espacio en la exoficina de plan de vuelo en donde serán ubicados sus puestos de trabajo. Esto implica una mejora sustancial de los ambientes físicos, teniendo un espacio propio para trabajar adecuadamente.

Por otra parte, se realizarán los trabajos pertinentes para que la Fuerza Aérea Argentina disponga de una nueva sala técnica en el entresuelo del edificio contiguo de la torre, la cual será acondicionada

para el traslado del *rack* de FAA ubicado en el piso 6 (trabajo también a ser ejecutado por EANA), con el objetivo de disponer este espacio para la creación de la sala de descanso ATC.

El proyecto prevé, además, el mejoramiento integral de otros espacios del edificio de la torre que son ocupados por EANA, con el objetivo de que todo el personal que allí se desempeña cuente con ambientes de trabajo renovados.

3.4. CRONOGRAMA

En la Tabla 1 se presenta el cronograma estimado del proyecto⁵.

EDT	Nombre de tarea	Duración	Comienzo estimado	Fin estimado	Predecesoras
1	Readecuación Morón	385 días	lun 3/2/20	vie 30/7/21	
1.1	Kick-off	0 días	lun 3/2/20	lun 3/2/20	
1.2	Relevamiento preliminar	28 días	jue 6/2/20	lun 16/3/20	
1.3	Anteproyecto	93 días	mar 17/3/20	jue 23/7/20	
1.3.1	Elaboración	40 días	mar 17/3/20	lun 11/5/20	3
1.3.2	Aprobación EANA	3,8 sem.	mié 13/5/20	lun 8/6/20	5
1.3.3	Revisión FAA	1,4 mss	mar 16/6/20	jue 23/7/20	6
1.4	Informe de Riesgo	77 días	jue 18/6/20	vie 2/10/20	
1.5	Documento de Proyecto	131 días	vie 24/7/20	vie 22/1/21	
1.5.1	Resolución de diferencias con FAA	23 días	vie 24/7/20	mar 25/8/20	7
1.5.2	Elaboración (proyecto)	37 días	mié 26/8/20	jue 15/10/20	8FF;10
1.5.3	Aprobación EANA (proyecto)	20 días	vie 16/10/20	jue 12/11/20	11
1.5.4	Aprobación FAA (proyecto)	3 sem.	lun 4/1/21	vie 22/1/21	12
1.6	Proyecto de Infraestructura: obra civil, instalaciones eléctricas y servicios sanitarios	290 días	lun 15/6/20	vie 30/7/21	
1.6.1	Especificaciones técnicas	80 días	lun 15/6/20	vie 2/10/20	
1.6.1.1	Relevamiento y confección	80 días	lun 15/6/20	vie 2/10/20	3;11FF
1.6.2	Proceso de contratación	3 mss	lun 25/1/21	vie 16/4/21	13
1.6.3	Inicio de ejecución de tareas	0 días	vie 16/4/21	vie 16/4/21	17
1.6.4	Ejecución de tareas	15 sem.	lun 19/4/21	vie 30/7/21	
1.6.4.1	Trabajos de preparación y generales	1 sem	lun 19/4/21	vie 23/4/21	18
1.6.4.2	Sala técnica FAA (anexo piso 1) y despliegue de bandejas	3 sem.	lun 26/4/21	vie 14/5/21	20
1.6.4.3	Sala técnica CNS (piso 5)	3 sem.	lun 26/4/21	vie 14/5/21	20
1.6.4.4	Sala del SMN y sala del personal CNS (planta baja)	3 sem.	lun 17/5/21	vie 4/6/21	22
1.6.4.5	Sala de instrucción (piso 1)	3 sem.	lun 7/6/21	vie 25/6/21	23
1.6.4.6	Jefatura ANS (piso 1)	3 sem.	lun 7/6/21	vie 25/6/21	23
1.6.4.7	Cabina ATC, cubierta y balcón (piso 7)	15 días	lun 28/6/21	vie 16/7/21	
1.6.4.7.1	Parte húmeda	2 sem.	lun 28/6/21	vie 9/7/21	24;25
1.6.4.7.2	Parte seca	1 sem	lun 12/7/21	vie 16/7/21	27
1.6.4.8	Sala de descanso ATC (piso 6)	2 sem.	lun 28/6/21	vie 9/7/21	24;25;38
1.6.4.9	Sistema de detección de incendios	1 día	lun 12/7/21	lun 12/7/21	
1.6.4.9.1	Instalación	1 día	lun 12/7/21	lun 12/7/21	29
1.6.4.10	Trabajos de cierre	1 sem	lun 19/7/21	vie 23/7/21	29;26;31

⁵ Esta estimación es preliminar. El orden y tiempos de las tareas de ejecución podrá variar de acuerdo al plan de las empresas contratistas.

1.7	Proyecto de CNS	291 días	vie 5/6/20	vie 16/7/21	
1.7.1	Mudanza y reconexión del rack de FAA	225 días	lun 3/8/20	vie 11/6/21	
1.7.1.1	Especificaciones técnicas FAA	23 días	lun 3/8/20	mié 2/9/20	7
1.7.1.2	Proceso de contratación FAA	3 mss	lun 25/1/21	vie 16/4/21	13
1.7.1.3	Plazo de entrega	4 sem.	lun 17/5/21	vie 11/6/21	36;21
1.7.1.4	Ejecución de mudanza	3 días	mié 9/6/21	vie 11/6/21	37FF;21
1.7.2	Reubicación de equipamiento EANA	291 días	vie 5/6/20	vie 16/7/21	
1.7.2.1	Requerimiento de compras de materiales de cableado y energía eléctrica	3 mss	vie 5/6/20	jue 27/8/20	
1.7.2.2	Mudanza rack de networking de EANA	1 sem	lun 17/5/21	vie 21/5/21	22;40
1.7.2.3	Mudanza del parque informático y servicios de monitoria CNS	7 días	lun 17/5/21	mar 25/5/21	22;40
1.7.2.4	Adecuación de la sala técnica con bandejas, nuevo tendido de cable, etc.	30 días	lun 24/5/21	vie 2/7/21	22;40;41
1.7.2.5	Trabajo en cabina ATC	1 sem	lun 12/7/21	vie 16/7/21	27
1.8	Fin de la etapa de obra	0 días	vie 30/7/21	vie 30/7/21	14;33

Tabla 1. Cronograma estimado del proyecto.

4. RECURSOS HUMANOS

En esta sección se describirán los roles y responsabilidades en el contexto del proyecto.

4.1. ROLES

En la Tabla 2 se detallan los roles involucrados en la gestión de este proyecto.

Rol	Nombre	Período	Área	Observaciones
<i>Project Manager</i>	José Luis Carballo	Desde el comienzo del proyecto hasta septiembre del 2020.	Dpto. de Ingeniería y Gestión de Proyectos - PMO, Unidad Estratégica Operacional, EANA S.E.	Desde septiembre del 2020, asumió el rol de Jefe del Depto. de Ingeniería y Gestión de Proyectos – PMO.
<i>Project Manager Adjunto</i>	Santiago Aquino	Desde abril hasta septiembre del 2020.	Dpto. de Ingeniería y Gestión de Proyectos - PMO, Unidad Estratégica Operacional, EANA S.E.	Ingreso a la empresa en abril del 2020. Desde septiembre del mismo año: PM del proyecto.
<i>Punto Focal de Infraestructura</i>	Lucila Bolatti	Desde el comienzo del proyecto hasta junio del 2020.	Jefa de Proyectos y Obras, Gerencia de Infraestructura, EANA S.E.	Desde junio del 2020 con licencia.
	Ezequiel Paez	Desde junio hasta septiembre del 2020.	Gerencia de Infraestructura, EANA S.E.	Desde septiembre del 2020 asignado a otro proyecto.
	Lucas Ezequiel Donda	Desde septiembre del 2020.	Gerencia de Infraestructura, EANA S.E.	Desde septiembre del 2020: punto focal de Infraestructura.
<i>Punto Focal de CNS</i>	Cecilia Varela	Desde el comienzo del proyecto.	Dpto. de Comunicaciones, Gerencia de CNS, EANA S.E.	
<i>Punto Focal de Operaciones</i>	Eduardo Marrero	Desde el comienzo del proyecto hasta octubre del 2020.	Jefatura ANS de Morón, Gerencia de Operaciones, EANA S.E.	
	Walter Borsi	Desde octubre del 2020.	Jefe ANS Regional Ezeiza, Gerencia de Operaciones, EANA S.E.	
<i>Punto Focal de Seguridad Operacional</i>	Carla Grispi	Desde el comienzo del proyecto.	Dpto. de Gestión de Riesgo, Gerencia de Seguridad Operacional, EANA S.E.	
	Nicolas Palou	Desde junio del 2020.	Coordinador de Seguridad Operacional – Regional Ezeiza.	

<i>Punto Focal de FAA</i>	Gustavo Andreoli	Desde el comienzo del proyecto.	Jefe de Operaciones, Fuerza Aérea Argentina.	
<i>Punto Focal de CHSMA</i>	Leonor Casanova	Desde el comienzo del proyecto.	Jefa de Higiene, Seguridad y Medio Ambiente, EANA S.E.	
<i>Participante de CHSMA</i>	Sergio Iglesias	Desde agosto del 2020.	Analista de Higiene y Seguridad, Dpto. de Higiene, Seguridad y Medio Ambiente, EANA S.E.	Participación en el proyecto en lo relativo al sistema de detección de incendios.
<i>Punto Focal de Meteorología</i>	Daniel Cortés	Desde el comienzo del proyecto.	Jefe del Dpto. de Meteorología, Gerencia de Operaciones, EANA S.E.	

Tabla 2. Roles involucrados en la gestión del proyecto.

4.2. RESPONSABILIDADES

El Dpto. de Ingeniería y Gestión de Proyectos - PMO es responsable durante todo el proyecto de la coordinación de las tareas que ejecutarán las demás áreas de EANA y actuará como interlocutor con los demás entes y/u organismos interesados o alcanzados por el proyecto.

Las responsabilidades de la Gerencia de Infraestructura, alcanzarán a la ejecución de las reformas y readecuaciones edilicias mencionadas en el presente proyecto y detalladas en [9] y [10]. Además, la Gerencia gestionará el pliego de compras para las reformas edilicias, la instalación del sistema de detección de incendios y los trabajos de traslado del rack de FAA.

La Gerencia de CNS, el línea con [4] y [8], tendrá las siguientes responsabilidades:

- Unificación y normalización de los servicios en sala la técnica de CNS.⁶
- Normalización de los servicios y los sistemas en la cabina ATC.⁷
- Mudanza del personal técnico de CNS a la nueva sala de la planta baja.
- Control y seguimiento de los trabajos de la mudanza del rack de FAA.
- Mudanza de equipos en sala técnica CNS asociado al nuevo *layout* del proyecto.
- Conexión y desconexión de equipos en la cabina de control para la disposición de los nuevos pupitres.
- Elaboración de un documento con el detalle de los trabajos a realizar por personal de CNS para verificación por parte del departamento de Higiene y Seguridad.

Las iniciativas de este proyecto estarán sujetas a la validación que será provista por la Gerencia de Operaciones desde el punto de vista de la provisión de los servicios de navegación aérea en Morón.

⁶ La mudanza y reubicación de los racks existentes en la sala técnica del piso 5 es consensuada con los técnicos locales para determinar si hay ganancia de todos los cables (datos y energía) y qué es lo necesario para reubicarlos: bandejas, cables, etc.

⁷ Es competencia de CNS la conexión y desconexión de equipos de VHF y telefonía en cabina de control. La conexión y desconexión de equipos de MET (baroaltímetro, anemómetro, ceilómetro, PC, visualizadores, etc.) es responsabilidad del Depto. de Meteorología de EANA y del SMN.

La Gerencia de Seguridad Operacional es responsable de realizar el seguimiento de las acciones definidas en la elaboración del informe de riesgo (INER) [13], con el fin de garantizar en todo momento la seguridad de las operaciones.

La Fuerza Aérea Argentina está alcanzada por este proyecto en los siguientes aspectos clave:

- Cooperación en la materialización del traslado del rack ubicado en el piso 6 para la construcción de la sala de descanso para los controladores de tránsito aéreo.
- Seguimiento y apoyo a las tareas de readecuación edilicia y relativas a los equipos de la Fuerza (traslados, reconexiones, etc.).
- Coordinación con los puntos focales de EANA en cuestiones relativas a las tareas incluidas en este proyecto (accesos, ubicación del obrador, acopio de materiales, etc.).

La Gerencia de Calidad, Higiene, Seguridad y Medio Ambiente (CHSMA), en función del relevamiento [1] y lo plasmado en [9], [10] y [13], alcanzará a la verificación del cumplimiento de los requisitos de higiene y seguridad laboral durante el período de reformas y al finalizar las mismas (garantía de existencia y correcta ubicación de los extintores, adecuación plan de emergencia, etc.). Además, verificará el cumplimiento de los requisitos de higiene y seguridad laboral en el detalle de los trabajos a realizar por el personal CNS de la empresa.

5. PRESUPUESTO

El presupuesto de este proyecto⁸, presentado en la Tabla 3, está desdoblado en dos rubros: por un lado, los trabajos de puesta en valor de las dependencias (obra civil, instalación eléctrica y servicios sanitarios); y por otro, las tareas a cargo de CNS para el traslado y conectividad de equipamiento, las cuales alcanzan al *rack* de FAA del piso 6.

Rubro	Descripción	Presupuesto (ARS)
Trabajos de Infraestructura	Readecuación de salas operativas, creación de nuevas salas, instalación de tableros eléctricos. Espacios involucrados: oficina de jefatura ANS, sala de instrucción ATC, exoficina de plan de vuelo (SMN), oficina sector FAA, sala técnica CNS en piso 5, sala técnica FAA en piso 6 (emplazamiento de sala de descanso ATC), cabina ATC y cubierta en piso 7. Instalación de las bandejas hasta 7 sectores de FAA [9][10]. Se incluye además el sistema de detección de incendios especificado por la Gerencia de CHSMA en [13] y plasmado en [9] y [10] (\$716.805,00). Los trabajos a realizar en dependencias utilizadas por FAA representan \$1.838.348,21 (trabajos de demolición, tabiques nuevos, recambio de vidrios, provisión de tablero seccional nuevo, instalación de bandejas porta cables, cableados, canalizaciones de bocas de iluminación y tomacorrientes, colocación de artefactos, colocación de 2 equipos de aire acondicionado).	\$26.503.288,08.-
Trabajos de CNS	Traslado de <i>rack</i> de FAA, tendido de cables de datos a 7 sectores de FAA, tendido de cables de telefonía, recambio de recorrido de fibra óptica [8].	\$ 949.453.-
TOTAL		\$ 27.452.741,08-

Tabla 3. Presupuesto del proyecto.

⁸ Estimación del presupuesto aproximada.

6. RIESGOS

A continuación, se describen los riesgos del proyecto que presentarían mayor relevancia.

Descripción del evento riesgoso	Efectos no deseados	Evaluación	Tratamiento	Comentarios
Operación deficiente/no operación del aeródromo durante la remodelación de la cabina (aprox. 3 semanas).	Disminución de la capacidad para brindar servicios de tránsito aéreo.	Muy crítico	Se realizó una reunión con la Gerenta de Operaciones en la que se definió la no prestación del servicio de control de tránsito aéreo de aeródromo durante los trabajos en cabina (3 semanas).	Lo definido se documentó en [7].
Manipulación de equipos no pertenecientes a EANA S.E.	- Rotura de equipos y/o instalaciones durante el movimiento de equipos no pertenecientes a EANA y sin conocimiento técnico de los mismos. - Surgimiento de tareas no incluidas dentro del presente anteproyecto (tanto para tareas de Infraestructura como de CNS).	Muy crítico	- Tercerización de los trabajos de movimiento del <i>rack</i> de FAA. - Cooperación de FAA para la confección de las especificaciones técnicas para los trabajos de traslado y reconexión. -Requerimiento al contratista de ejecución de los trabajos en un plazo no mayor a 60 hs.	Lo definido se documentó en [8].
Retraso en aprobación SOLPED.	Demoras en la ejecución del proyecto.	Algo crítico	- Seguimiento exhaustivo con puntos focales y con Compras EANA para asegurar aprobación/adjudicación en tiempo y forma. - En caso que los tiempos en aprobación sean inviables cumplir desde Compras, modificar el cronograma del proyecto informando la situación a quien corresponda.	
No coordinación de las tareas que requieren la finalización de un trabajo para la ejecución del otro (ej.	Demoras en la ejecución del proyecto. Sobrecostos. Riesgos para la seguridad operacional ⁹ .	Crítico	-Se elaboró junto a los puntos focales de Infraestructura y CNS un cronograma de obra que fue incluido en [9].	

⁹ Los riesgos para la seguridad operacional identificados se plasmaron en [13], en dónde pueden verse todas las acciones abordadas/a abordar.

Descripción del evento riesgoso	Efectos no deseados	Evaluación	Tratamiento	Comentarios
traslado y reconexión del rack de FAA requiere que se finalice la readecuación de infraestructura de salas en el entepiso).				

Tabla 4. Riesgos más relevantes del proyecto.

Criterios de la evaluación de riesgos:

- *Muy crítico*: compromete a la seguridad de las operaciones de tránsito aéreo y del normal funcionamiento de la actividad en la Base Aérea Militar Morón.
- *Crítico*: implica un impacto negativo en los resultados esperados (entregables) de la ejecución del proyecto.
- *Algo crítico*: tiene consecuencias negativas que no afectan a la seguridad de las operaciones ni a los entregables de un proyecto, pero si a otros aspectos del mismo (tiempos de ejecución, presupuesto, etc.).
- *No crítico*: no afecta a la seguridad de las operaciones, ni a los entregables de un proyecto, ni al resto de los aspectos que lo componen.