

Oswaldo Guerrica Echevarría

AEROPARQUE Jorge Newbery

LOTEO Y URBANIZACIÓN
DEL RÍO DE LA PLATA
1911 - 2020



1910 - Plano de la Ciudad de Buenos Aires sin el Aeroparque y demás rellenos sobre la costa norte.

El límite de la ciudad sobre el río era el Parque 3 de Febrero.

En el sector costero sur se puede apreciar el relleno correspondiente a Puerto Madero, realizado en 1887/88.

Oswaldo Guerrica Echevarría
guerricaechevarria@gmail.com

Guerrica Echevarría, Oswaldo Angel

Aeroparque Jorge Newbery : loteo y urbanización del Río de la Plata 1911-2019 /
Oswaldo Angel Guerrica Echevarría. - 1a ed ilustrada. - Ciudad Autónoma de Buenos
Aires : Oswaldo Angel Guerrica Echevarría, 2020.

32 p. ; 21 x 30 cm.

ISBN 978-987-86-6020-2

1. Historia de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. I. Título.
CDD 982.11



Hecho el depósito que indica la Ley N° 11.723
Todos los derechos reservados
Se terminó de imprimir en septiembre de 2020
en Centro Láser - Rivadavia 1819 - CABA

Guerrica Echevarría, Oswaldo Angel

Aeroparque Jorge Newbery : loteo y urbanización del Río de la Plata 1911-2019 /
Oswaldo Angel Guerrica Echevarría. - 1a ed ilustrada. - Ciudad Autónoma de Buenos
Aires : Oswaldo Angel Guerrica Echevarría, 2020.

Libro digital, PDF

Archivo Digital: descarga y online

ISBN 978-987-86-6560-3

1. Historia de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. I. Título.
CDD 982.11



"EL LOTEO DEL RÍO DE LA PLATA"

5 de junio de 1933

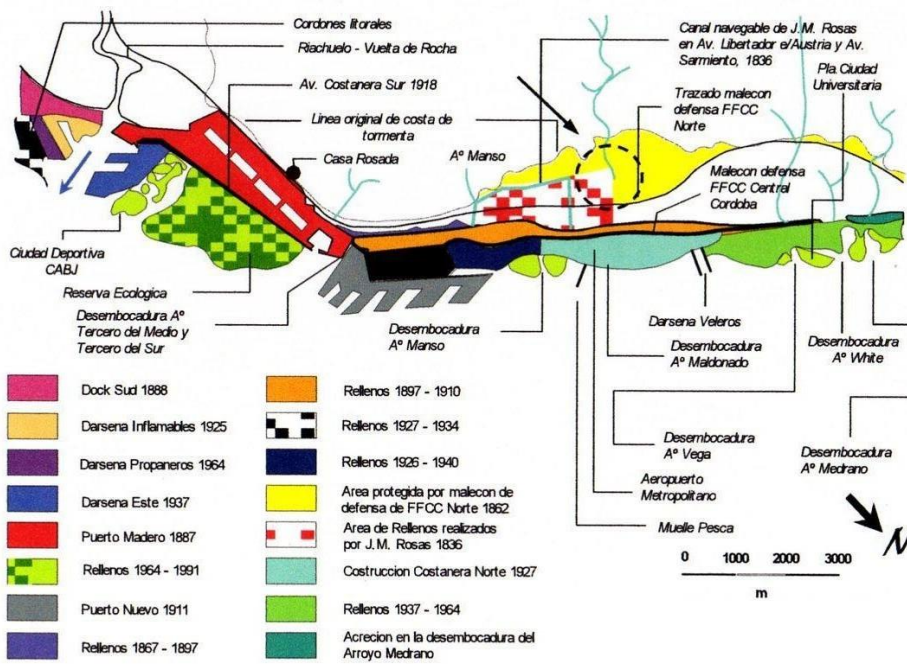
El Ing. Carlos María Della Paolera, en una Conferencia ofrecida en la Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales de la Universidad de Buenos Aires, entre otros conceptos, expresa:

"...Otro asunto estrechamente vinculado con los espacios libres es el que se refiere al destino de los terrenos creados por la construcción de la avenida Costanera. Los terrenos que se van ganando al río, por medio del dique perimetral que contiene las aguas del Plata, están resultando el lugar co-

*mún de todas las iniciativas de desplazamiento o de creación de toda clase de instituciones públicas y privadas. A tal punto que si se diera cabida a todo lo que se quiere construir allí, sería necesario iniciar desde ya la construcción de una nueva costanera que ganase otra vez al río una nueva faja de expansión para la ciudad. A este procedimiento de avances sucesivos seguidos por la edificación podrá llamárselo con propiedad en el futuro: **El loteo del Río de la Plata**".*



Aprox. 1946. Futuro Aeroparque Jorge Newbery. Ya se pueden observar el Club de Pescadores y el Espigón Dorrego.



Rellenos históricos sobre la costa del Estuario del Plata

INDICE

	Página
1911. Terraplén ferroviario	6
1923/33. Primeros rellenos	6
1942. Primera Reserva Ecológica de la Ciudad	7
1944. Creación del Parque de la Raza	7
1946. La MCBA cede terrenos	7
1960. El Congreso Nacional ratifica por ley	7
1979 / 1983. Convenios entre la MCBA y la FAA	8
1994. OM N° 47.666 autoriza "Rambla Costera Costanera Norte"	8
1995. La "Aeroísla"	8 / 9
1997. Plaza Puerto Argentino	10
1998. Entrega en concesión de los aeropuertos	10
2000. El Gobierno Nacional y el de la Ciudad acuerdan ampliación	11
2001. 12 y 13 de marzo. Audiencia Pública en la Facultad de Derecho	11
2004. AA2000 presenta su proyecto en la Casa Rosada	12
2004. Convocatorias públicas para tratar el tema	13
2005. AA2000 transforma su deuda en acciones del Estado	15
2005. 22 de agosto. Audiencia Pública en el Centro Cultural San Martín	16
2006. 17 de junio. Nuevo convenio con AA2000/ IATA solicita rescisión 17	
2007. 13 de diciembre. Dto. PEN N° 1799/07 ratifica Acta Acuerdo	17
2009. 2013. Rafael Bielsa, de Canciller a Presidente de AA2000	18
2014. AA2000 inaugura nuevos edificios / CFK con Eurnekian	19
2016. Gobierno Nacional anuncia plan de inversiones aeroportuarias	19
2017. AA2000 dona 12 millones de pesos al GCBA	19
2017. 11 de noviembre. Prórroga de la concesión hasta 2028	20
2017. El GCBA anuncia proyecto de nueva ampliación del Aeroparque	20
2018. Decreto PEN N° 70/2018. Cesión del Gobierno Nacional a AA2000 de 12 ha de tierra pública de la Ciudad	20
2018. 9 de marzo. Audiencia Pública del GCBA (APrA) para tratar proyecto de ley de nuevos rellenos y de cesión de tierras a AA2000	21
Planos y fotografías	23 / 24
2018. 3 de septiembre. Proyecto de ley en la Legislatura Porteña	25
2018. 20 de noviembre. Audiencia Pública / Aprobación ley	26 / 27
2018. Diciembre. Allanamiento domicilio de E.E. y de Corporación América	28
2019. Octubre. Eurnekián con los ganadores: Sergio Massa y Vilma Ibarra	28 / 29
2020. 9 de julio. Eurnekian nuevamente entre los elegidos	29
2020. "El Gobierno extendió hasta 2038 la concesión a AA2000"	30
2020. "Wall Street: una acción argentina sorprendió con una suba del 43%"	31
Notas publicadas entre 1994 y 2009	31 / 35

AEROPARQUE JORGE NEWBERY

Breve historia de la metamorfosis de un sector de la Ciudad que, de ser costa natural sobre el Río de la Plata pasó a ser zona de reserva de fauna silvestre; posteriormente fue el Parque de la Raza y culminó siendo el gigantesco aeropuerto conocido como Aeroparque Jorge Newbery ocupando mayor superficie de tierras públicas aledañas y modificando el perfil costero de la ciudad con nuevos rellenos.

1911 - El Ferrocarril Central Córdoba (posteriormente Gral. Belgrano), utilizando la tierra de la excavación del Lago de Regatas -producto del "ensanche" del Parque 3 de Febrero proyectado por Carlos Thays en 1896-, construye el terraplén de su línea ferroviaria y un muro de contención de aguas, paralelo a la costa del Río de la Plata. Todavía hoy se puede observar dicho muro a lo largo de las Avdas. Lugones y Cantilo. De este modo la Ley N° 5.092 fijaba la línea de ribera, límite de la ciudad sobre el río.

SE INICIAN LAS OBRAS DE RELLENO

1923/33 - Durante la administración del intendente Noel, se inician las obras de relleno sobre la costa de la Ciudad que darían lugar a la Costanera Norte y al Parque de la Raza. Se comienza con las defensas, formando un gran lago entre las vías del Ferrocarril Central Córdoba -después F.C. Gral. Belgrano- y el puente sobre la desembocadura del Arroyo Maldonado. Los trabajos continúan durante aproximadamente una década, con la realización del terraplén sobre el que se construirá la Av. Costanera Rafael Obligado entre las actuales calles Salguero y La Pampa. En la mitad de su recorrido se instalará un espigón sobre el río al que se denomina Espigón Dorrego, precisamente por estar ubicado sobre la prolongación virtual de la Av. Dorrego. Queda configurada así una gran laguna entre el nuevo terraplén costanero y el correspondiente al ferrocarril. Los trabajos de relleno se realizan con tierras de dragado, tierras extraídas de la construcción de las líneas B y C de subterráneos y escombros de la demolición de la calle Corrientes debido a su ensanche.

AUTORIZACIÓN DEL CONGRESO NACIONAL

30 de setiembre 1935 - Es sancionada en el Congreso Nacional la Ley N° 12.285 que autoriza "... la construcción y habilitación, dentro de los límites del municipio de la Ciudad de Buenos Aires y litoral fluvial adyacente, de un aeropuerto para aeroplanos, hidroaviones y aeronaves en general, destinado a satisfacer las necesidades del tráfico aéreo nacional e internacional ...".

2 de febrero 1936 - Como parte de los festejos del 4º centenario de la fundación de Buenos Aires por Pedro de Mendoza, se inaugura un tramo de la Costanera Norte comprendido entre la actual calle Salguero (entonces Av. Canning) y la prolongación de la Av. Dorrego.

30 de diciembre 1937 - Se inaugura el segundo tramo de la Av. Costanera Rafael Obligado, el comprendido entre las actuales calles La Pampa y la prolongación de la Av. Dorrego. Queda conformado un espacio de aproximadamente 200 hectáreas de parque público, caminos para jinetes y lagunas costeras, comprendido entre el terraplén del ferrocarril y el construido bajo la avenida inaugurada.

DESTINO DE "LOS TERRENOS GANADOS AL RÍO": PARQUE PÚBLICO

9 de agosto 1938 - El Concejo Deliberante sanciona la OM N° 9.363 por la cual "... *destínase a la formación de un parque y paseo público los terrenos ganados al Río de la Plata, comprendidos en el perímetro formado por el viaducto del F.C. Central Córdoba, la Avenida Costanera Rafael Obligado y las calles Canning (hoy Salguero) y Pampa*". La idea es "... *formar en esos terrenos un gran parque ribereño, reservando una superficie de cuarenta (40) hectáreas para la formación de un anexo del Jardín Botánico destinado, exclusivamente, al mantenimiento de la flora sudamericana*". La realidad posterior fue muy distinta.

A PEDIDO, SE CONFORMA UNA "RESERVA"

3 de junio 1942 - La Sociedad Ornitológica del Plata (actualmente Aves Argentinas) y el Comité Internacional para la Defensa de las Aves solicitan formalmente al Intendente Carlos Alberto Pueyrredón "... *la creación de un paseo lacustre en los terrenos ganados al río entre la Avenida Costanera y el bosque de Palermo ...*" suspendiendo "... *los actuales trabajos de rellenamiento para que las lagunas, todavía existentes al Noroeste de la calle Dorrego, se conserven en su forma natural, albergando las especies vegetales y animales, todas autóctonas, que actualmente la pueblan ...*". Esta nota se convierte en el primer pedido de formación de una Reserva Ecológica semejante a la existente en la actualidad en la Costanera Sur. Según cuenta la revista El Hornero (publicación de la SOP) "... *El Dr. Carlos A. Pueyrredón Intendente Municipal y miembro activo de la S.O.P., a partir de la nota precedente, efectuó una visita a la Costanera el día 21 de junio en la que participaron los miembros de C.D. Señores Almirante P.S. Casal, Dr. Jorge Casares, Gustavo M. Barreto, Prof. H.S. Gavio, G.M. Moores, Enrique Muñoz del Campo, A.F. Prosen y Dr. José Semprún. En esa oportunidad el Señor Intendente expresó su conformidad con el destino que la*

que exigen las convenciones internacionales vigentes en la materia...". Aparentemente esta es la concreción de la iniciativa del capitán ingeniero aeronáutico Álvaro Alsogaray, ya funcionario del Gobierno Nacional, de ampliar hacia el sur las pistas del Aeroparque desplazando la traza de la Av. Sarmiento, que a partir de ese momento desemboca en la Av. Costanera Rafael Obligado mediante una extraña curva. Esta ampliación se efectúa tomando más espacios verdes públicos, esta vez los correspondientes al denominado Bosque Alegre.

27 de abril 1973 - Se publica en el BM N° 14.527 la OM N° 27.599 por la que el intendente de facto concede "... al Comando en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina... una prórroga hasta el 15 de marzo de 1985, del uso de toda la fracción de tierra municipal que constituye actualmente el denominado Aeroparque ciudad de Buenos Aires, con sus instalaciones, como continuidad del permiso acordado por Decreto N° 2.463/956 (BM 10.332) ...". En los considerandos, ya se expresaba que el Aeroparque "... crea serios problemas de seguridad pública; sustrae de su uso específico grandes extensiones de terrenos reservados para espacios verdes, y presenta una limitación física para una actividad exigida por su permanente expansión...". Pero no obstante ello, se entendía "... que mientras no se ofrezca a la Fuerza Aérea otra superficie ... como sería la creación de una Aeroísla de terrenos ganados al Río de la Plata ... carecería de objeto obstaculizar ahora el natural desarrollo de este Centro Aéreo Comercial ...". Ver 4/8/1995.

PARQUE GRAL. MANUEL BELGRANO: NUEVO VELÓDROMO SOBRE BOSQUE ALEGRE

1976/80 - Se construye el Parque Gral. Manuel Belgrano, situado entre Av. Sarmiento, Av. Costanera, calle Salguero y vías del ferrocarril, nuevo velódromo en la zona del denominado Bosque Alegre (último sector libre del Parque de la Raza), entregado al poco tiempo gratuitamente a la Federación Ciclista Argentina.

30 de junio 1978 - Es publicado en el BO el Decreto-ley N° 21.825, firmada por Videla, Albano Harguindeguy y José A. Martínez de Hoz, por el cual "... Transfiérese a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires los derechos del Estado Nacional sobre... la fracción comprendida entre la línea municipal de la calle Jerónimo Salguero en su acera SE; la zona de vías del Ferrocarril Nacional General Belgrano en su límite SO; la línea de edificación de la Av. Sarmiento en su acera O y el murellón de la Avenida Costanera Rafael Obligado desde Avenida Sarmiento hasta la calle Jerónimo Salguero...". Dicha fracción corresponde a la zona de Costanera Norte rellenada en la década de 1930 y denominada posteriormente como Bosque Alegre. Ver 06/11/1944.

CONVENIOS FUERZA AÉREA - MCBA

31 de diciembre 1979 - Se celebra un convenio entre la Fuerza Aérea Argentina y la MCBA. Por la FAA lo firma

"el señor Comandante en Jefe Brigadier General D. Omar Domingo Rubens Graffigna" y por la MCBA "S.E. el señor Intendente Municipal, Brigadier (R. D. Osvaldo Andrés Cacciatore". Ambas partes convienen en que la FAA transfiere "a favor de la MCBA el dominio del terreno ubicado en la Av. Presidente Figueroa Alcorta, La Pampa, vías del ferrocarril General Belgrano y virtual prolongación de la calle Echeverría, que fuera destinado por Decreto-Ley N° 18.629/45 para la construcción del edificio que serviría de sede a la Secretaría de Aeronáutica ... y que será destinado a erigir un monumento al General D. Martín Miguel Juan de la Mata Güemes ... En compensación por esta transferencia ..." la MCBA transfiere a la FAA "... Una fracción de terreno ubicado en el Parque Almirante Brown ... la cual será destinada a sede del Círculo del Personal Civil de la fuerza Aérea..." y "una fracción de diez (10) hectáreas que 'la Municipalidad' habrá de ganar al Río de la Plata mediante la tarea de relleno, ubicada en la zona colindante al Aeroparque Jorge Newbery ... sobre la Avenida Rafael Obligado y entre las calles Pampa y Salguero ... para construir la sede del Museo Aeronáutico y su correspondiente playa de estacionamiento, debiendo ajustarse para su construcción a las normas urbanísticas aplicables a la zona". Demás está decir que no existen normas urbanísticas para aplicar a semejante desvarío. Afortunadamente, dos años más tarde (ver 30/12/1980) ambas partes firman un nuevo convenio que hace desaparecer esta cláusula. Sin embargo el tema es retomado por el Intendente Bouer en 1993. Ver nov/1993.

17 de febrero 1986 – Se publica en el BM N° 17.724 la OM N° 40.991 por la que se prorroga "... hasta el 15 de marzo de 1990...como continuidad de los permisos otorgados...la concesión de uso a favor de la Fuerza Aérea Argentina, de la fracción de tierra...donde se halla instalado el Aeroparque Ciudad de Buenos Aires...".

Noviembre 1993 - Se celebra un nuevo convenio entre la MCBA y la Fuerza Aérea Argentina con respecto al Aeroparque Jorge Newbery. Mediante el mismo, el Intendente Bouer se compromete a gestionar ante el Poder Ejecutivo Nacional la transferencia de dicho predio, de la MCBA a la FAA. Asimismo, esta última autoriza a la MCBA a construir una autopista por dentro de los terrenos del Aeroparque, en paralelo a las vías del ferrocarril. En compensación por la benevolencia, el intendente reitera la promesa de efectuar un nuevo relleno sobre el río destinado al Museo Aeronáutico.

1994

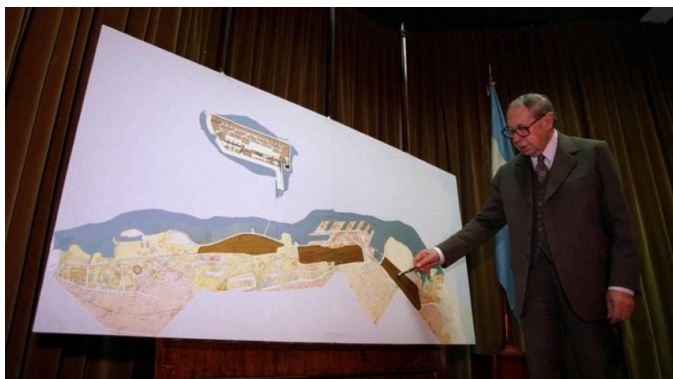
"...RAMBLA COSTERA "COSTANERA NORTE"

8 de junio 1994 - Se aprueba en el Concejo Deliberante la OM N° 47.666 que crea "la rambla costera "Costanera Norte" sobre la ribera del Río de la Plata", para lo cual "...dispondrá la utilización de los terrenos existentes, siempre que las contrataciones legales lo permitan o en su defecto, el relleno de las superficies necesarias".

1995

LA AEROISLA

4 de agosto 1995 - En un artículo publicado en el diario LA NACIÓN bajo el título "Pidió Menem que se acelere el traslado del Aeroparque", se informa sobre el fantástico proyecto de la familia Alsogaray y un grupo empresario holandés al que adhiere fervorosamente el presidente: la construcción de una isla artificial frente al actual Aeroparque Jorge Newbery como nueva sede del mismo y la utilización comercial de sus actuales terrenos por el adjudicatario de la obra.



Álvaro Alsogaray exponiendo su proyecto en TV.

12 de setiembre 1995 - AMIGOS DEL LAGO efectúa una convocatoria en el Salón San Martín del Concejo Deliberante para tratar el proyecto del Poder Ejecutivo Nacional de construir frente al actual Aeroparque Jorge Newbery, una fantástica aeroisla mediante rellenos sobre el río. El proyecto incluye la venta de parte de los terrenos del Parque de la Raza -ocupados por el citado Aeroparque- para financiar la obra. A la convocatoria concurren el Ombudsman porteño, concejales de diversas fuerzas políticas, profesionales, académicos y numerosos miembros de entidades vecinales y ONGs pertenecientes a la ASAMBLEA PERMANENTE POR LOS ESPACIOS VERDES URBANOS. La posición unánime es de rechazo hacia la fantástica obra y por la recuperación del cien por ciento de la superficie del Aeroparque como espacio verde público. Esta convocatoria, resulta ser la más importante realizada para tratar el tema de la aeroisla. Concurren y pronuncian encendidos discursos los entonces concejales opositores que posteriormente, entre 2000/2004 y como funcionarios oficiales, van a acordar con el concesionario los proyectos para ampliarlo y consolidar su existencia.

21 de noviembre 1995 - AMIGOS DEL LAGO DE PALERMO entrega dos petitorios: uno en la Casa de Gobierno con 1400 firmas en oposición a la construcción de la aeroisla y otro en la Municipalidad con 1600 firmas en oposición al enrejado del Rosedal de Palermo. Este mismo día el gabinete nacional desestima, por el momento, la realización de la isla artificial frente a las costas de Buenos Aires.



1996

21 de octubre 1996 - Se realiza en la Sociedad Central de Arquitectos, un foro de discusión sobre el nuevo proyecto de Aeroisla. Convocan: la Oficina del Ombudsman, APEVU (representada por AMIGOS DEL LAGO), Asociación de Abogados de Buenos Aires, Fundación Ciudad, Sociedad Central de Arquitectos y Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la UBA. Los capitales holandeses y su representante en la Argentina, el capitán ingeniero aeronáutico Álvaro Alsogaray, plantean ahora una isla de más de 500 hectáreas de superficie que reemplazaría al Aeroparque Jorge Newbery y al aeropuerto de Ezeiza.

23 de octubre 1996 - Se publica en el BOCBA Nº 56 el Decreto Nº 219 por el cual "Revócase por razones de ilegitimidad la registración catastral efectuada por la Fuerza Aérea Argentina con fecha 26 de Octubre de 1993 ante la Dirección General de Obras y Catastro de la ex Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires...". También por las mismas razones "Revócase... el Convenio suscripto entre el Estado Nacional -Fuerza Aérea Argentina- y el ex Intendente Municipal de la Ciudad de Buenos Aires Saúl Bouer...". Dicha registración catastral había significado la inscripción a nombre de la Fuerza Aérea Argentina, concesionaria de la MCBA hasta ese momento, del predio correspondiente al Aeroparque Jorge Newbery.

1997

24 de febrero 1997 - Se realiza la entrevista solicitada por los convocantes al foro de discusión sobre la Aeroisla en la Sociedad Central de Arquitectos el 21/10/96, con el Jefe de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. Participan el Defensor del Pueblo de la Ciudad de Buenos Aires, Fundación Ciudad, Asociación Argentina de Abogados, Sociedad Central de Arquitectos y AMIGOS DEL LAGO DE PALERMO en representación de la APEVU. De la Rúa no termina de definir una posición clara con respecto al proyecto. Pide que los presentes se entrevisten con Álvaro Alsogaray.

Abril 1997 - El Poder Ejecutivo Nacional efectúa un llamado a licitación pública para operar los principales aeropuertos del país.

PLAZA PUERTO ARGENTINO

20 octubre 1997 - Se inaugura la **Plaza Puerto Argentino** en el predio de la Costanera Norte donde funcionara hasta abril el demolido restaurante Ski Ranch, en el llamado Espigón Dorrego, frente al Aeroparque. Veinte años después, allí se instalará el monumento a Colón, desaparecerá el homenaje a los caídos en Malvinas y, con nuevos rellenos, también desaparecerá el histórico Espigón. Ver 2016 - 2017 y 2018.



Plaza Puerto Argentino

1998

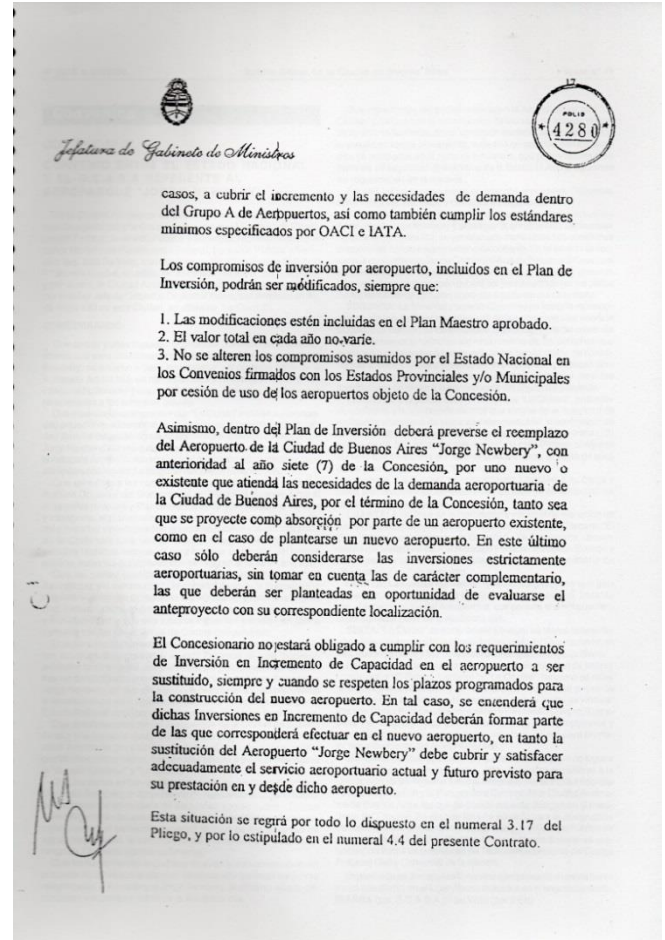
AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 DECRETO PEN N° 163/98 DE ADJUDICACIÓN

11 de febrero 1998 - El Poder Ejecutivo Nacional adjudica por Decreto la licitación para operar los principales aeropuertos del país a Aeropuertos Argentina 2000 cuyo más importante accionista es el empresario Eduardo Eurnekian. En el folio 4280 del Decreto N° 163/98 de adjudicación, se expresa: *"Asimismo, dentro del Plan de Inversión deberá preverse el reemplazo del Aeropuerto de la Ciudad de Buenos Aires "Jorge Newbery", con anterioridad al año siete (7) de la concesión, por uno nuevo o existente que atienda las necesidades de la demanda aeroportuaria de la Ciudad de Buenos Aires por el término de la concesión, tanto sea que se proyec-*

te como absorción por parte de un aeropuerto existente, como en el caso de plantearse un nuevo aeropuerto".

1 de abril 1998 - Se publica en los principales diarios el propósito de los nuevos concesionarios de los grandes aeropuertos, de construir la aeroisla y cobrar peaje para entrar en ella. Meses antes, al hacerse cargo de la concesión habían negado rotundamente tal propósito.

7 de agosto 1998 - El diario Clarín publica con grandes titulares *"No harán la aeroisla y ampliarán Ezeiza"*. *"Los privados archivaron el proyecto de la aeroisla"*. A pesar de ello el GCBA, en esa misma nota, sigue hablando de tener algún aeropuerto dentro de la ciudad como si fuera un tema de seguridad estratégica y no termina de desechar el paralelo proyecto de "aeropenínsula".



Folio 4280 del Dto. PEN N° 163/98 de adjudicación de la licitación aeroportuaria.

Abajo: detalle del texto con la cláusula de reemplazo del Aeroparque *"con anterioridad al año siete (7) de la concesión"*.

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



Eduardo Eurnekian

1999

15 de noviembre 1999 – Después de siete meses de no hacerlo, el Consejo del Plan Urbano Ambiental de la Ciudad de Buenos Aires decide convocar a las entidades comunitarias para informarles de sus avances en el diagnóstico sobre la misma; las entidades académicas y profesionales ya lo están haciendo oficialmente desde el Gobierno de la Ciudad o desde el mismo Consejo. En el mencionado diagnóstico de la Ciudad, ya está incluido la ampliación del puerto y la del Aeroparque y tienen destino todos los predios ferroviarios desafectados de sus anteriores usos. El que aparece al frente de la presentación del CoPUA es el Arq. Heriberto Allende, antiguo colaborador de la Sociedad Central de Arquitectos y desde hace tiempo, asesor del Secretario de Planeamiento Urbano del GCBA, Arq. Enrique García Espil.

Diciembre 1999 - El ex Secretario de Producción y Servicios del GCBA y ahora Ministro de Infraestructura y Vivienda de la Nación, Ing. Nicolás Gallo, reitera la propuesta de hacer un plebiscito en la Ciudad para decidir los destinos de las tierras del Aeroparque Jorge Newbery.

2000

LEY N° 449.

"DISTRITO U16 AEROPARQUE"

2 de agosto 2000 - Se aprueba definitivamente en la Legislatura de la Ciudad la Ley N° 449 de reforma al Código de Planeamiento Urbano. En el ítem 5.4.6.17 fija: *"Distrito U16 Aeroparque. Delimitación: Según Plano N° 5.4.6.17 - Carácter y destino: Estación Aérea de la Ciudad de Buenos Aires, Aeroparque Jorge Newbery - Disposición Especial: Al producirse la desafectación de su actual destino el polígono delimitado en el punto 1) queda automáticamente afectado a Distrito UP"*.

2000 / 2001

ACUERDO IBARRA - MACHINEA

El PE del GCBA decide impulsar la ampliación del Aeroparque Jorge Newbery con un nuevo relleno costero

que ampliaría su capacidad al doble. En tal sentido se firma un acuerdo entre la Nación y el GCBA. Lo firman el ministro José Luis Machinea (19/12/2000) y el Jefe de Gobierno Aníbal Ibarra (18/01/2001), hasta hacía poco tiempo ferviente opositor al proyecto. Por su parte, la Legislatura llamaría a una Audiencia Pública para que vecinos y organismos públicos y privados expresen su opinión no vinculante. Han desaparecido totalmente las diferencias entre los proyectos "menemistas" y los proyectos "progresistas".

2001

ACUERDOS IBARRA - DE LA RUA

21 de febrero 2001 - Los matutinos de la fecha publican el acuerdo entre el Jefe de Gobierno Aníbal Ibarra y el Presidente De la Rúa para llevar adelante los gigantescos proyectos inmobiliarios propuestos para Retiro, para el predio a desocupar por la ex cárcel de Caseros y para las playas ferroviarias. Asimismo acuerdan en la ampliación del Aeroparque con un nuevo relleno sobre el río y en la ampliación del puerto. Todo a contramano de las propuestas vecinales y de las verdaderas necesidades de la ciudad. Los proyectos considerados, también son contrarios a lo que ellos mismos proponían cuando se consideraban "oposición".

AUDIENCIA PÚBLICA EN LA FACULTAD DE DERECHO DE LA UBA

12 / 13 de marzo 2001 - Se realiza en la Facultad de Derecho de la UBA la Audiencia Pública convocada por la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires para emitir opinión con respecto a la ampliación del Aeroparque Jorge Newbery sobre un relleno costero. La organización de la Audiencia, efectuada por la diputada María Laura Leguizamón (Encuentro por la Ciudad – Cavallo/Bélic) hace que las cuatro primeras horas de la misma están asignadas a organismos oficiales que adhieren al mismo. Sólo después de esas cuatro horas pudieron intervenir las entidades o personas anotadas previamente. El autor de este informe -en representación de la AALP- denuncia el proyecto de relleno, sus antecedentes y consecuencias y las nefastas secuelas de su complementación con el Proyecto Retiro y la ampliación de Puerto Nuevo. Solicita la erradicación del aeropuerto de la ciudad y por su traslado al Gran Buenos Aires. La mayoría de las ONGs y vecinos a título personal, intervienen con una posición similar.

15 de marzo 2001 – El diario Clarín de la fecha, bajo el título "Demandan a un funcionario por un informe sobre el Aeroparque", informa que "...los legisladores porteños María Laura Leguizamón y Víctor Santamaría ... presentaron ayer una demanda penal contra Eduardo Sguiglia -director del Organismo Regulador del Sistema Aeroportuario (ORSNA)- acusándolo de <alterar un informe clave> que podría definir el futuro emplazamiento del Aeroparque Jorge Newbery" y también ante la falta de

“..<un estudio de impacto ambiental...También hay que ver cómo encaja esta idea de la pista construida sobre un relleno costero con el plan hídrico de la ciudad. Esto podría influir sobre los desagües pluviales de Buenos Aires y también sobre el perfil de Retiro y el Puerto>”.

2004

ACUERDO IBARRA - KIRCHNER - EURNEKIÁN

10 de marzo 2004 - La empresa Aeropuertos Argentina 2000, perteneciente al conocido empresario Eduardo Eurnekian, anuncia en el Salón Blanco de la Casa de Gobierno las obras de ampliación del Aeroparque Jorge Newbery, importantes modificaciones en las avenidas aledañas y la construcción de la mano faltante de la AU Illia (hacia Gral. Paz). Estas dos obras viales con un costo de \$280 millones. El megaproyecto, auspiciado por el Gobierno Nacional y el de la Ciudad de Buenos Aires (a cargo de la inversión vial) y destinado a perpetuar la existencia del Aeroparque dentro de la Ciudad para beneficio del concesionario, incluye la liquidación de la plaza Bosque Alegre para ser usada como zona de seguridad en el extremo sur. El Jefe de Gobierno porteño cambia por tercera vez de opinión con respecto a esta obra. Ver nota Clarín-Diario de Arquitectura 19/04/2004 "Obras de muy bajo vuelo".

14 de julio 2004 - La Subsecretaria de Planeamiento Urbano del GCBA Arqta. Margarita Charriere, en ocasión del desarrollo de una jornada sobre transporte en la Ciudad realizada en el Salón Dorado de la Legislatura, expone una nueva versión del proyecto presentado en el mes de marzo en el Salón Blanco de la Casa Rosada. El nuevo proyecto presentado implica:

- ampliación interna con playas de estacionamiento cubiertas y otros servicios.
- ampliación de la pista y zonas de seguridad de la misma, sobre terrenos adyacentes al predio en cuestión.
- nuevos rellenos sobre la costa del Río de la Plata para dar lugar a una nueva traza de las Av. Costanera Rafael Obligado. Ver pág. 22.
- corrimiento de las vías férreas de la ex línea Belgrano en el tramo comprendido entre Av. Sarmiento y la calle La Pampa para dar lugar a la mano hacia la Av. Gral. Paz de la Autopista Illia.

CONVENIO GOBIERNO DE LA CIUDAD (IBARRA) / GOBIERNO NACIONAL (DE VIDO)

23 de agosto 2004 - Se firma el Convenio Nº 22/04 entre el Gobierno de la Ciudad (Ibarra) y el Gobierno Nacional (De Vido) con el fin de promover las obras acordadas con Aeropuertos Argentina 2000, empresa concesionaria del Aeroparque. El convenio "Entre el Estado Nacional, Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios y la Ciudad Autónoma de

Buenos Aires referente al Aeroparque Jorge Newbery", publicado posteriormente en el BOCBA Nº 2.018 del 6/9/2004 fija que "a efectos de mantener el emplazamiento actual del Aeroparque Jorge Newbery y proseguir la construcción del corredor norte de la Autopista Illia ... se conviene la conformación de una Comisión Mixta de Estudio y Enlace para el tratamiento de todas las cuestiones vinculadas ... 'La Ciudad' procederá ... al corrimiento de las verjas del Aeroparque hasta una distancia lineal de trece (13) metros desde la Av. Sarmiento hasta la calle Pampa ... se compromete a realizar las tareas necesarias inherentes a la ampliación del cono de seguridad del espacio aéreo en las cabeceras norte y sur ...". Como responsables de "la metodología y control de ejecución de los respectivos trabajos" se designa a la Secretaría de Transporte de la Nación y a la Secretaría de Infraestructura y Planeamiento del GCBA a cargo del Cdr. Roberto Feletti.

24 de agosto 2004 - El diario Página 12, bajo el título de "Acuerdan obras en Aeroparque" publica la noticia del acuerdo firmado el día anterior, con declaraciones del Secretario de Infraestructura porteño: "El inicio de las obras en Aeroparque está previsto en noventa (90) días" dice Feletti (ver 23/11/2004). El cumplimiento de la Constitución Nacional, de la Constitución de la Ciudad y sus leyes y el "planeamiento participativo" están totalmente ausentes en las políticas y en los negocios implementados por el Poder Ejecutivo Nacional y el de la Ciudad. El mayor beneficiario de este proyecto resulta ser la empresa concesionaria quien, por el contrato celebrado en 1998, debía desalojar el predio en 2005 y construir un nuevo aeropuerto en algún lugar del Gran Buenos Aires. En ese caso, por aplicación del Código de Planeamiento Urbano (ver 2/8/2000), las más de 200 hectáreas ocupadas pasarían a ser nuevamente el espacio verde original. Pero no fue así.

CONFERENCIA DE PRENSA EN LA LEGISLATURA PORTEÑA

7 de octubre 2004 - Se realiza en la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires una Conferencia de Prensa donde ocho diputados -Rubén Devoto, Tomás Devoto, Beatriz Baltroc, Mónica Bianchi, Héctor Bidonde, Daniel Betti, Sergio Molina y Vilma Ripoll- con la adhesión de otros tres -Susana Etchegoyen, María Eugenia Estenssoro y Juan Manuel Velasco-, denuncian el convenio realizado por el Poder Ejecutivo con la Sociedad Rural Argentina y Ogden Rural SA (De Narváez) y también el celebrado con el Estado Nacional (De Vido / Kirchner) para la ampliación del Aeroparque Jorge Newbery.

CONVOCATORIA PÚBLICA (I)

18 de octubre 2004 - Se realiza en el Colegio Público de Abogados una Convocatoria Pública para discutir el proyecto sobre Aeroparque generado por el Gobierno Nacional y el de la Ciudad, organizada por la Fundación

Ciudad, FARN-Fundación Ambiente y Recursos Naturales y APEVU-Asamblea Permanente por los Espacios Verdes Urbanos. Los numerosos expositores solicitan formalmente ante los funcionarios informantes, entre otros reclamos, la convocatoria a una Audiencia Pública de tratamiento del tema. AMIGOS DEL LAGO expone en la apertura de la convocatoria representando a APEVU y también posteriormente integrando el listado de expositores.

EL GCBA EXPONE PROYECTOS: "LA RURAL" / AEROPARQUE

Octubre / noviembre 2004 - El equipo de la Secretaría de Infraestructura y Planeamiento del GCBA inicia una ronda de informes sobre los proyectos que han dado lugar a los convenios firmados con la SRA y ORSA y con el Gobierno Nacional. El 28 de octubre exponen ante el Consejo de Planeamiento Estratégico sobre "el anillo vial", proyecto de ley de finalización de la construcción de la red de autopistas urbanas de circunvalación de la Ciudad (que incluye las modificaciones en el área Aeroparque), y el 5 de noviembre ante las comisiones de Tránsito y Transporte, Planeamiento Urbano y Obras y Servicios Públicos de la Legislatura exhiben por primera vez oficialmente los proyectos a que han dado lugar los negocios de Francisco de Narváez (la Rural) y de Eduardo Eurnekian (Aeroparque). Durante el transcurso del informe y su tratamiento, el Diputado Rubén Devoto denuncia el "cajoneo" en la Comisión de Planeamiento Urbano, desde hace dos meses, de su Proyecto de Resolución por el cual la Legislatura llamaría a Audiencia Pública para tratar el tema de las obras en Aeroparque y sus adyacencias. La diputada Alicia Caruso, oficialista presidenta de la Comisión de Planeamiento Urbano, tilda a dicho proyecto de "inconstitucional".

CONVOCATORIA PÚBLICA (II)

8 de noviembre 2004 - Se realiza en el Salón Montevideo de la Legislatura de la Ciudad otra concurrida Convocatoria Pública, esta vez realizada por un grupo de trece (13) diputados de la ciudad, entidades vecinales pertenecientes a APEVU, otras ONGs ambientalistas del Área Metropolitana Buenos Aires y vecinos independientes. Se tratan los dos grandes temas en conflicto a raíz de la firma de convenios por parte del Poder Ejecutivo de la Ciudad: **Rural** y **Aeroparque**. Amigos del Lago de Palermo junto con el despacho del Diputado Rubén Devoto, participa activamente en su organización y desarrollo.

AA2000 EMPRESA "OFF SHORE"

9 de noviembre 2004 - La Bolsa de Comercio de Buenos Aires recibe un informe de Aeropuertos Argentina 2000 SA en el que notifica que "AA2000 es controlada en forma indirecta por Cedikor SA, una sociedad constituida en la República Oriental del Uruguay, con domicilio en Plaza Cagancha 1145, piso 4º, Montevideo, República Oriental del Uruguay". Aclara además que "Cedikor SA controla a Corporación América SA (CASA) y CASA es propietaria del 28% del capital social y votos de AA2000 y controla a Corporación América Sudamericana SA, quien es propietaria del 35% del capital social y votos de AA2000". Por último agrega que "AA2000 tomó conocimiento de que con fecha 3 de mayo de 2004 Societá per Azioni Esercizi Aeroportuari SEA se obligó a transferir a CASA el 26% del capital y votos de AA2000". Ver 17/2/2005.

Aeropuertos Argentina 2000

MTT. 62 & 63

9 de noviembre de 2004

Señores
Bolsa de Comercio de Buenos Aires
Sarmiento 259
BUENOS AIRES

De nuestra consideración:

**BOLSA DE COMERCIO
DE BUENOS AIRES**

18129 09.NOV.04 16 32

APROBACIÓN DE ESTADOS CONTABLES CORRESPONDIENTES AL PERÍODO DE NUEVE MESES FINALIZADO EL 30/09/04

El 8 de noviembre de 2004 el directorio de Aeropuertos Argentina 2000 S.A. ("AA2000") aprobó los estados contables correspondientes al período de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2004.

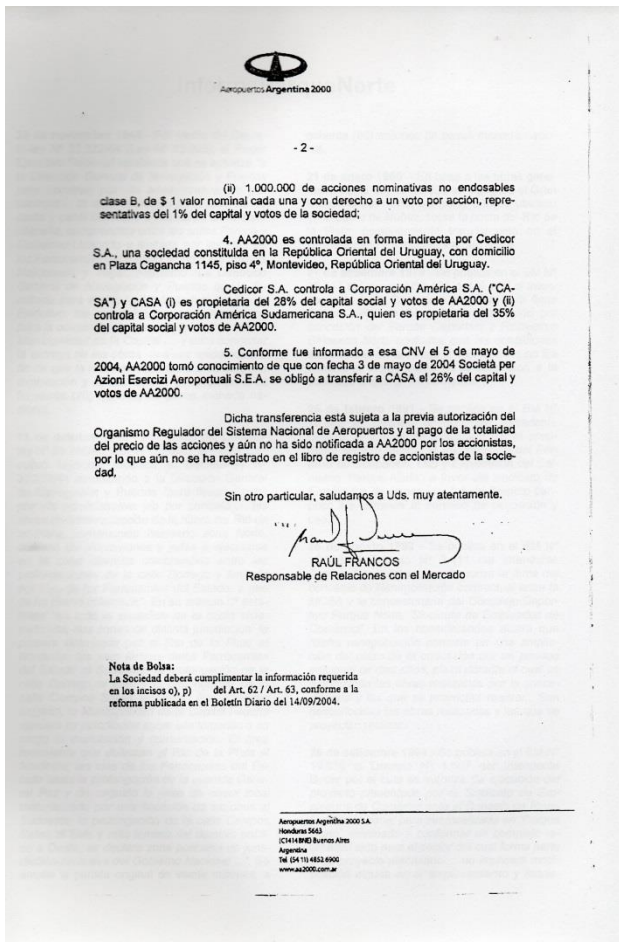
Conforme lo dispuesto en el artículo 63, último párrafo, del Reglamento para la autorización, suspensión, retiro y cancelación de la cotización de títulos valores de esa Bolsa de Comercio de Buenos Aires, informamos lo siguiente:

1. Resultado del período de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2004 dividido en ordinario y extraordinario, expresado en miles de pesos:
 - (i) resultado ordinario: \$ (19.632) pérdida; y
 - (ii) extraordinario: \$ (-)
2. El patrimonio neto de AA2000 está compuesto por los siguientes rubros, expresados en miles de pesos:
 - (i) capital: \$ 100.000;
 - (ii) ajuste de capital: \$ 119.738;
 - (iii) reserva legal: \$ 67; y
 - (iv) resultados no asignados: \$ 92.389 positivos.

Total del patrimonio neto: \$ 312.194 positivo.
3. Al 30 de septiembre de 2004 no pertenecen al accionista o grupo controlante de AA2000 las siguientes acciones:
 - (i) 36.000.000 de acciones nominativas no endosables clase A, de \$ 1 valor nominal cada una y con derecho a un voto por acción, representativas del 36% del capital y votos de la sociedad; y

Aeropuertos Argentina 2000 S.A.
Fondesta 3665
C/1414 BUD Buenos Aires
Argentina
Tel: (04) 111 4832 6900
www.aa2000.com.ar

9 de noviembre de 2004 - Presentación de AA 2000 ante la Bolsa de Comercio de Buenos Aires. (pág. 1)



9 de noviembre de 2004 - Presentación de AA 2000 ante la Bolsa de Comercio de Buenos Aires. (pág. 2)

4. AA2000 es controlada en forma indirecta por Cedidor S.A., una sociedad constituida en la República Oriental del Uruguay, con domicilio en Plaza Cagancha 1145, piso 4º, Montevideo, República Oriental del Uruguay.

Cedidor S.A. controla a Corporación América S.A. ("CASA") y CASA (i) es propietaria del 28% del capital social y votos de AA2000 y (ii) controla a Corporación América Sudamericana S.A., quien es propietaria del 35% del capital social y votos de AA2000.

5. Conforme fue informado a esa CNV el 5 de mayo de 2004, AA2000 tomó conocimiento de que con fecha 3 de mayo de 2004 Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. se obligó a transferir a CASA el 28% del capital y votos de AA2000.

Dicha transferencia está sujeta a la previa autorización del Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos y al pago de la totalidad del precio de las acciones y aún no ha sido notificada a AA2000 por los accionistas, por lo que aún no se ha registrado en el libro de registro de accionistas de la sociedad.

Detalle de la presentación de AA 2000 ante la Bolsa de Comercio de Buenos Aires.

23 de noviembre 2004 - Contrariamente a lo pronosticado por el Secretario Roberto Feletti el 23/8/2004, al cumplirse los noventa (90) días de la firma del convenio entre el Estado Nacional y el Gobierno de la Ciudad no comienzan las obras en el Aeroparque sino que, ante la presentación ante la Legislatura del proyecto de Ley del Poder Ejecutivo denominado "anillo vial", se realiza una reunión de asesores de las comisiones de Tránsito y Transporte, Obras y Servicios Públicos y Planeamiento Urbano. El proyecto es rechazado dado que contiene una amplia delegación de funciones del Legislativo al Ejecutivo. Lo mismo sucede en una posterior reunión de diputados de las mismas comisiones celebrada el 3/11/2004.

2005

LA DEUDA DE AA200 SE DILUYE

10 de febrero 2005 - El diario Infobae publica en tapa que **"El estado tendría 20% de los aeropuertos"**. Explica que *"en los próximos días se dará a conocer el nuevo contrato de concesión firmado por Aeropuertos Argentina 2000 y el gobierno ... establecería que la empresa que dirige Eduardo Eurnekian pasará a tener 51% de las acciones en tanto que un 29% cotizará en la Bolsa y el 20% estaría en manos del Estado"*. Negocio redondo en puerta: AA200 le debe al Estado Nacional más de 800 millones de dólares por inversiones no realizadas y canon no pagados, seguramente ahora ese valor se convertirá en acciones en una empresa off shore sobre la cual el Estado no tendrá ningún tipo de control, pero de la que seguramente asumirá sus pérdidas.



Infobae - 10 de febrero de 2005

12 de febrero 2005 - El diario LA NACIÓN, en su suplemento de Economía y Negocios, la periodista Silvia Stang hace el siguiente comentario con respecto a la futura asistencia del Gobierno Nacional a Eduardo Eurnekian y su empresa: *"Al gobierno le sobra el dinero y por eso se da todos los gustos. Se queda con el Correo, se asocia a los aeropuertos en una empresa cuyo titular, hasta no hace mucho, era perseguido por evasión fiscal y se le pedía la captura internacional. Es casi como cuando a Carlos Menem le sobraba la popularidad y jugaba en las selecciones argentinas de fútbol y de bás-*

quet y era copiloto en la lancha campeona con el ahora vicepresidente de Kirchner, Daniel Scioli".

12 de febrero 2005 - En la misma Sección del mismo diario se informa, bajo el título de "Convenio de cooperación", que "El Instituto de Investigaciones Aplicadas (INVAP) y Aeropuertos Argentina 2000 firmaron ayer un acuerdo para trabajar conjuntamente en el desarrollo de proyectos en las áreas nuclear, espacial, de defensa y seguridad, y participar como socios en oportunidades de negocios en el país y en el extranjero."

14 de febrero 2005 - La revista Fortuna publica una extensa nota donde, bajo el título de "Kirchner y Eurnekian... una sociedad que ya pide pista", informa que "El gobierno le propone a Eurnekian cambiar deuda por acciones, para quedarse con el 20% de Aeropuertos Argentina 2000. La empresa ganaría certidumbre y con ella negocios, mientras avanza el Estado empresario".

Sergio Resumil, el vocero de prensa de AA2000 comenta entre otras cosas que "... un nuevo contrato nos daría mayor previsibilidad, y en consecuencia más posibilidades de ganar licitaciones como las que encararemos prontamente en Colombia y Venezuela". El autor de la nota, el periodista Lucio Di Matteo, continúa explicando que "En enero de 1998, cuando se concursaron 33 aeropuertos, los tres grupos ofertaron u\$s 116; 117 y 118 millones anuales; Impregilo, Macri-Exxel y Eurnekian respectivamente. En la segunda ronda el empresario de origen armenio le ganó al italiano por amplio margen: u\$s 171 a 152 millones... pero después actuó distinto. Eurnekian pagó menos de lo acordado y renegoció con Duhalde para quedar en \$ 80 a 100 millones anuales, según el tráfico de pasajeros. Aunque después el decreto que convalidó la rebaja –firmado horas antes del traspaso presidencial- fue derogado por la administración Kirchner, se abrieron canales de negociación relativamente fluidos".



Revista FORTUNA - 14 de febrero de 2005

Un breve cuadro de síntesis informa de la relación entre el Gobierno Nacional y AA2000: "El 25/1/1998 AA2000 ganó la licitación de 33 aeropuertos ofreciendo un canon anual de \$171 millones. En abril de 2001 el Estado re-

clamó \$109 por canon impago; AA2000 replicó que \$200 millones deberían ser descontados por incumplimientos oficiales. En abril de 2002 el ORSNA denunció a AA2000 por \$358 impagos; esa deuda sigue en la Justicia. En mayo de 2003, Eduardo Duhalde aprobó un nuevo contrato con un canon ajustable según la cantidad de pasajeros; en junio el Juez Bustos suspendió la aplicación del nuevo contrato y Kirchner decretó su nulidad...". Y por último: "Eurnekian se adapta a los tiempos: a fines de 2001 compartía comida Armenia con Menem, ahora sería socio de la administración Kirchner".

17 de febrero 2005 - El diario LA NACIÓN en su suplemento de Economía y Negocios, publica una nota del periodista Diego Cabot con el título de "Después de la tragedia de República Cromagnon – prohíben la radicación de nuevas sociedades off shore – La Inspección General de Justicia impedirá su ingreso en el ámbito de la Capital Federal". El texto explica que Ricardo Nissen, a cargo de la Inspección General de Justicia (IGJ), organismo dependiente del Ministerio de Justicia, firmó "ayer por la tarde" la Resolución N° 2/2005 mediante la que resolvió que "de aquí en adelante, no se inscribirá a las sociedades extranjeras que no tengan actividades en el territorio que informen como de origen". O sea "impedir que se radiquen en la Capital Federal sociedades off shore y, de esta manera, evitar que las responsabilidades de los socios se diluyan u oculten en el anonimato que permiten otras legislaciones". En el texto de la resolución se sostiene que "... Las estructuras societarias off shore constituyen –generalmente- instrumentos destinados a violar la ley, el orden público, la buena fe o los derechos de terceros o encubren la consecución de fines extrasocietarios, nada de lo cual debe ser tolerado por este organismo ...". Este tipo de sociedad es la constituida por AA2000 y con la que el gobierno argentino propicia ser socia a cambio de la licuación de su deuda con el Estado Nacional.



LA NACIÓN. Supl. Economía. 17 de febrero de 2005.

28 de febrero 2005 - El diario La Nación publica una denuncia de la Diputada Nacional Alicia Castro en la que dice que Eurnekian "no paga pero cobra, por el mecanismo de canjear deuda de servicios aeroportuarios por acciones". También sostiene que el empresario "se quedó con la propiedad parcial de varias empresas aéreas, entre otras, LAPA y Southern Winds, y así pudo controlar y favorecer a empresas de su propiedad, en una maniobra de verdadera cartelización de la actividad aerocomercial".

"PIDEN EN ITALIA EL ARRESTO DE EURNEKIAN" 29 de abril 2005

- El diario La Nación publica: "Piden en Italia el arresto de Eurnekian". ROMA (ANSA).- La policía italiana encarceló a tres ex directivos de la aerolínea Volare presuntamente implicados en la quiebra sufrida por esa firma el año pasado, entre ellos a su fundador, Gino Zoccai, y la fiscalía ordenó el arresto domiciliario para otros tres, incluido el empresario argentino Eduardo Eurnekian...El arresto domiciliario fue dispuesto para el último presidente de la firma y delegado administrador del Inter, Mauro Gambaro; para Eurnekian, uno de los socios mayoritarios en el momento de la quiebra, y Hernán Pflaum, su brazo derecho. Eurnekian y Pflaum no se encuentran en Italia pero están siendo buscados, indicó la Procuraduría. Voceros de Eurnekian en Buenos Aires indicaron que "de ningún modo tiene pedido de captura internacional" y aclararon que había sido citado por la Justicia en el contexto de una demanda que él mismo presentó por presunto fraude en los balances elaborados por dueños anteriores de la firma.

22 DE AGOSTO DE 2005 / AUDIENCIA PÚBLICA / CENTRO CULTURAL SAN MARTÍN

22 de agosto 2005 - Se realiza en el CC San Martín una Audiencia Pública convocada por el GCBA para tratar el "Informe producido por la Comisión Mixta de Estudio y Enlace -Convenio 22/04-, para solucionar la problemática del Aeroparque Metropolitano Jorge Newbery, su entorno circundante y el corredor norte de la Autopista Presidente Arturo Illia". Intervienen numerosos vecinos y ONGs opuestos a la iniciativa, entre ellos, el autor de este informe. Intervención del autor:

Sr. Guerrica Echevarría.- En primer lugar, quiero hacer un par de aclaraciones. No se hace una evaluación de impacto ambiental porque, obviamente, el proyecto no la resiste. Si las instalaciones actuales no resisten un estudio de ese tipo, mucho menos va a resistirlo la ampliación propuesta....En tercer lugar, para llamar a las cosas por su nombre, diré que aquí estamos hablando de un negocio denominado "Aeropuertos Argentina 2000", apoyado por el Poder Ejecutivo Nacional y la Ciudad. Y ésta es la demostración.

En la imagen podemos ver una hoja que corresponde al Decreto 163/98 del Poder Ejecutivo, y tiene el membrete

de la Jefatura de Gabinete. Este decreto adjudicó las concesiones aeroportuarias en 1998. ..que dice lo siguiente: "Asimismo, dentro del plan de inversión, deberá preverse el reemplazo del Aeropuerto de la Ciudad de Buenos Aires Jorge Newbery con anterioridad al año 7 de la concesión." El año siete es el 2005. O sea que, antes del año 2005, debería existir uno nuevo, que atienda a las necesidades y demandas aeroportuarias de la Ciudad de Buenos Aires por el término de la concesión.

Por otra parte, el Código de Planeamiento Urbano de la Ciudad de Buenos Aires... establece que cuando se desocupe el Aeroparque, la estación aérea de la Ciudad de Buenos Aires, el actual predio que ocupa queda automáticamente afectado al distrito de Urbanización Parque. Quiere decir que, para ahorrarse la inversión de un aeropuerto fuera de la ciudad y para que la población no pueda disfrutar de 130 hectáreas de nuevos espacios verdes, se hace este proyecto. Además, quiero mostrarles otra parte del Convenio 22, firmado entre Ciudad y Nación el 23 de agosto del año pasado. En uno de sus primeros párrafos, dice: "A efectos de mantener el emplazamiento actual del Aeroparque Jorge Newbery". ¿Quién le dio autorización al Presidente de la Nación y al Jefe de Gobierno para determinar esto? ...En consecuencia, el convenio firmado por el Jefe de Gobierno y por el Presidente de la Nación no tiene ninguna validez. ¿Por qué? Porque no tiene vigencia. Tendría que haber sido aprobado por la Legislatura de la Ciudad, tal cual lo dispone el Artículo 80, inciso 8) de la Constitución de la Ciudad...En la imagen podemos ver la tapa de la revista Infobae del día 10 de febrero, donde dice que el Estado tendría el 20 por ciento de los aeropuertos. ¿Sobre qué base se fundamenta esta afirmación? Sobre el licuado de la deuda de Aeropuertos Argentina 2000 con el Estado...En la imagen podemos ver una presentación de Aeropuertos Argentina 2000, en la Bolsa de Comercio de Buenos Aires, del 9 de noviembre de 2004... Aeropuertos Argentina 2000 es controlado en forma indirecta por Cedikor S.A., una sociedad constituida en la República Oriental del Uruguay, con domicilio en Plaza Cagancha 1145, Piso 4°. Además, figuran explicaciones de las acciones de diversas compañías, que nadie conoce y donde no hay ningún propietario, cosa que sucede en las empresas off shore.

En la presente filmina podemos ver el diario La Nación, del 17 de febrero de 2005. Se trata del suplemento de Economía y Negocios, en el cual aparecen declaraciones del Ministro de Justicia y del responsable de la AFIP...Dice así: "Las escrituras societarias off shore constituyen, generalmente, instrumentos destinados a violar la ley y el orden público, la buena fe o los derechos de terceros, o incurren en la consecución de fines extrasocietarios". Nada de esto debe ser tolerado por este organismo. Por otro lado, el punto 18 de la Resolución 2/2005 dice: "Que el anonimato accionario y las extremas condiciones de inexpugnable confidencialidad

que caracterizan al accionar off shore garantizan prácticamente esa impunidad, favoreciendo un estado de cosas que es absolutamente intolerable...". Esto no lo dice Jorge Altamira, sino que figura en un decreto del Ministro de Justicia sobre las sociedades off shore, como Aeropuertos Argentina 2000.

29 de agosto 2005 - El N° 117 de la Revista Fortuna publica "El arreglo por los aeropuertos", nota dedicada a destacar los detalles del acuerdo entre AA2000 y el Gobierno Nacional: "El Estado ingresará como accionista a cambio del perdón de una deuda de \$300 millones por incumplimientos en el pago del canon. Los juicios cruzados se suspenderán y la empresa abrirá 30% del capital a la Bolsa... para concretar esta iniciativa el primer paso ya está dado. Se trata de la Carta de Intención firmada en la UNIREN (Unidad de Renegociación de contratos con las privatizadas) hace pocos días. Allí no se mencionan números pero sí cuatro puntos de acuerdo fundamental: suspensión de reclamos judiciales cruzados; la citada emisión de acciones; criterios cualitativos como metas de inversiones y un canon que, además de ser un mix entre monto fijo y variable, no será en dinero pagado al Fisco sino aplicado a la realización de obras en los sectores aeronáutico y aeroportuario... Además, se fija un plazo de 120 días para firmar el contrato, es decir, debería rubricarse en noviembre".

2006

"EL ESTADO TENDRÁ AL MENOS UN 35% DE LOS AEROPUERTOS. FIRMÓ AYER CON AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 UN NUEVO CONTRATO, QUE CAPITALIZA SU ACREENCIA". 17 de junio 2006 - LA NACIÓN

...Lo cerraron, oficialmente, en el Ministerio de Economía, Gustavo Simeonoff, presidente de la UNIREN, y el director de Legales de Aeropuertos, Gustavo Lupetti. Fue sólo el aspecto formal del asunto: en la negociación ya habían intervenido, además de De Vido, el secretario legal y técnico, Carlos Zannini, y el propio Eurnekian (dueño del 89% de AA2000) La nueva normativa... establece que el Estado capitalizará la deuda neta que Aeropuertos tiene por canon impago, estimada en unos 850 millones de pesos. La empresa emitirá obligaciones negociables convertibles en acciones, lo que se producirá una vez que abra su capital a la cotización pública... A partir de ahora, el Estado podrá introducir un director y un síndico en la empresa... el canon no será, como antes, una suma anual fija (171 millones de pesos), sino que se establecerá en el 15% de los ingresos que tenga el concesionario. Las primeras estimaciones indican que, con el nivel de tráfico actual, esa cifra oscilaría los 120 millones de pesos, es decir, y en los hechos, **un 30% menos que lo que se pagaba**".

IATA SOLICITA LA RESCISIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN DE AA 2000

17 diciembre 2006 - En el diario LA NACIÓN sale publicada una solicitada firmada por IATA -Asociación de Transporte Aéreo Internacional- "que reúne a más de 260 aerolíneas de todo el mundo" en la que "... solicita al Estado Nacional proceda a la rescisión del contrato de concesión de AA 2000 por considerarlo absolutamente contrario al desarrollo de la industria aerocomercial, al turismo y al interés nacional". Sostiene que "AA2000 le debe a los argentinos 947 millones de pesos de un canon que nunca pagó... Con el nuevo contrato de concesión AA2000 dejaría de pagar e invertir 3.700 millones de dólares... agravará su condición monopólica al sumar en condiciones de total discrecionalidad la exclusividad de otros servicios que hoy son prestados por terceros... es una garantía para obtener una rentabilidad exorbitante e injustificada..."

NO A LA RENEGOCIACION DEL CONTRATO CON AEROPUERTOS ARGENTINA 2000

AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 LE DEBE A LOS ARGENTINOS 947 MILLONES DE PESOS DE UN CANON QUE NUNCA PAGO. SE TRATA DE UNA DEUDA QUE NO DEBE SER PERDONADA PUES LA EMPRESA INCUMPLIO PRACTICAMENTE TODAS LAS OBLIGACIONES ESTIPULADAS EN EL CONTRATO DE CONCESION.

¿POR QUE EL ESTADO ARGENTINO ELIGE ASOCIARSE CON ESTA EMPRESA, CONDONANDO UNA DEUDA MULTIMILLONARIA, PUDIENDO SENCILLAMENTE RESCINDIR EL CONTRATO DE CONCESION DE AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 SIN COSTO ALGUNO PARA LOS CONTRIBUYENTES?

EL ESTADO ARGENTINO HIZO LO CORRECTO AL RESCINDIR LOS CONTRATOS CON AGUAS ARGENTINAS Y CON EL CORREO ARGENTINO DEBIDO A INCUMPLIMIENTOS REITERADOS E INJUSTIFICADOS. ¿POR QUE HABRIA DE CAMBIAR ESE CRITERIO RESPECTO DE AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 QUE SE ENCUENTRA EN LA MISMA O AUN PEOR SITUACION DE INCUMPLIMIENTO?

LA OPINION PUBLICA DEBE TOMAR CONCIENCIA DE QUE CON EL NUEVO CONTRATO DE CONCESION AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 DEJARIA DE PAGAR E INVERTIR 3.700 MILLONES DE DOLARES.

ESTO EQUIVALE A MAS DEL DOBLE DE LO QUE EL ESTADO HA INVERTIDO EN LOS PROGRAMAS SOCIALES DE LOS AÑOS 2005 Y 2006, QUE BENEFICIAN NADA MENOS QUE A OCHO MILLONES DE ARGENTINOS CADA AÑO.

CON LA RENEGOCIACION DEL CONTRATO, AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 AGRAVARA SU CONDICION MONOPOLICA AL SUMAR EN CONDICIONES DE TOTAL DISCRECIONALIDAD LA EXCLUSIVIDAD EN OTROS SERVICIOS QUE HOY SON PRESTADOS POR TERCEROS, COMO COMBUSTIBLE, ARRIENDOS DE ESPACIOS, MOSTRADORES, SERVICIOS DE RAMPA Y OTROS SUMINISTROS.

LA RENEGOCIACION DEL CONTRATO ES UNA GARANTIA PARA AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 DE OBTENER UNA RENTABILIDAD ASEGURADA EXORBITANTE E INJUSTIFICADA, SIN COMPROMISOS CLAROS QUE CUMPLIR.

POR ESO, IATA (LA ASOCIACION DE TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL), QUE REUNE A MAS DE 260 AEROLINEAS EN TODO EL MUNDO, REPRESENTANDO EL 94% DEL TRAFICO AEREO INTERNACIONAL, SOLICITA AL ESTADO NACIONAL QUE PROCEDA A LA RESCISION DEL CONTRATO DE CONCESION DE AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 POR CONSIDERARLO ABSOLUTAMENTE CONTRARIO AL DESARROLLO DE LA INDUSTRIA AEROCOMERCIAL, AL TURISMO Y AL INTERES NACIONAL.

2007

DECRETO PEN N° 1799

RATIFÍCASE EL ACTA-ACUERDO DE RENEGOCIACIÓN CONTRACTUAL. -

13 de diciembre 2007. Es publicado el Dto. PEN N° 1799/07 por el cual "Ratifícase el Acta Acuerdo de renegociación contractual suscripta por la Unidad de Renegociación y análisis de Contratos de Servicios Públicos y la Empresa Aeropuertos Argentina 2000 SA", donde se oficializa lo ya adelantado por los medios en

2005 (Revista Fortuna 29/08/2005) y 2006 (LN 17/06/2006).

2009

"BIELSA, DE CANCELLER A LOBISTA DE EURNEKIAN" -17 de abril 2009 - LA NACIÓN.

Puerto España - El ex canciller Rafael Bielsa participó ayer del II Encuentro Hemisférico del Sector Privado. Se olvidó del PJ porteño, de las candidaturas para junio y de las peleas internas en el kirchnerismo porteño: vino aquí a participar como "asesor especial" de la Corporación América, del grupo Eurnekian, para difundir los beneficios proyecto del Corredor Bioceánico Central Argentino, un paso entre la Argentina y Chile en cuya obra participa esa empresa...Es un proyecto que se puede comparar con los canales de Suez y Panamá", dijo Bielsa entusiasmado, durante su disertación.

2013

"EURNEKIAN LE CONFÍA A RAFAEL BIELSA LA PRESIDENCIA DE AEROPUERTOS.

21 de marzo 2013 - LA NACIÓN / Eduardo Eurnekian... designó como presidente del concesionario al ex canciller Rafael Bielsa. Bielsa había renunciado anteayer a la

Secretaría de Programación para la Prevención de la Drogadicción y la Lucha contra el Narcotráfico (Sedronar), cargo que ocupaba desde hacía un año, y su incorporación a la compañía se dará a conocer el 11 del mes próximo en la asamblea de accionistas... El vínculo tiene en realidad bastante tiempo...Pero su nuevo rol supone una apuesta y un desafío en momentos de relación turbulenta entre Eurnekian y la Casa Rosada". En 2018, todavía continuaba en el cargo.



Rafael Bielsa, ex Canciller argentino.

2014

"EL SEÑOR DE LOS AEROPUERTOS" SE EXPANDE POR EL MUNDO

lanacion.com | Economía / Domingo 02 de febrero de 2014 / Publicado en edición impresa

Eduardo Eurnekian quiere sumar a su negocio 21 terminales en Grecia, además de otras en la región; factura US\$ 2000 millones y abarca varios rubros en el país y el exterior

Por Carlos Manzoni | LA NACION



El hombre empezó con una empresa familiar dedicada al rubro textil y ahora se propone ser uno de los mayores fabricantes de microchips de la región. Sin embargo, ni una cosa ni la otra lo definen tan de cuerpo entero como el mote de "el señor de los aeropuertos". Es que Eduardo Eurnekian, presidente y dueño de Corporación América, inició en los últimos años una expansión mundial en este rubro que lo llevó a tener bajo su esfera 51 terminales aéreas en siete países.

Esta semana, además, se supo que está a un paso de poner un pie en 21 aeropuertos de Grecia (todos los de ese país, excepto el de Atenas) y de ganar licitaciones para construir o manejar otros en Perú, Guatemala, Paraguay, Chile, Colombia e Italia. "Apuntamos en este momento a los países del Mediterráneo y del este de Europa y a todas las Américas", dice Martín Eurnekian, sobrino de Eduardo, que está a cargo de todos los aeropuertos fuera de la Argentina.

Es que Eurnekian, de 81 años, se expande por el mundo con siete unidades de negocios diferentes, que van desde agroindustria hasta energía, pero también apuesta fuerte en el país y lo alcanzan los mismos problemas que al resto del empresariado local. Su fábrica de chips Unitec Blue, ubicada en Chascomús, es la primera de su tipo que se levanta al sur de México...

AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 INAUGURÓ DOS NUEVOS EDIFICIOS EN AEROPARQUE. 2014 marzo 26. lapoliticaonline



Eduardo Eurnekian, Cristina Kirchner y Florencio Randazzo

Cristina Kirchner y el empresario Eduardo Eurnekian dejaron inauguradas en el Aeroparque Jorge Newbery dos nuevos edificios de Aeropuertos Argentina 2000 que llevó una inversión de 600 millones de pesos. Se trata de la construcción de los nuevos edificios 3 y 4 que se integran al aeropuerto metropolitano y suman 35.000 metros cuadrados a la superficie total de la terminal. Las obras incluyeron la incorporación de cuatro cintas nuevas de equipaje, la instalación de cinco mangas telescópicas y aumentar a 45 la cantidad de puestos de check in.

2016 MINISTRO DIETRICH ANUNCIA INVERSIÓN

22 de septiembre 2016 - El diario LA NACIÓN informa sobre la presentación hecha por el Ministro de Transporte de la Nación Guillermo Dietrich el día anterior, en la que anunciara una inversión de \$22.223 millones "para potenciar el sector aerocomercial", financiada por las tasas aeroportuarias y por la inversión que tiene comprometida Aeropuertos Argentina 2000 por contrato. La inversión está repartida en \$ 18.709 millones para la remodelación de 19 aeropuertos, que incluyen Aeroparque y Ezeiza, \$ 1814 millones para eficientizar las operaciones aéreas y \$ 1700 millones para mejorar la conectividad en todo el país. "Recibimos un sector totalmente subdesarrollado. Con deficiencias en la infraestructura,

brutales deficiencias en la tecnología y con transformaciones pendientes en las terminales aéreas. La mayoría de los aeropuertos no reciben inversiones hace más de 30 años" dijo el Ministro.



El Ministro Dietrich al hacer el anuncio, en compañía de Patricio Di Stefano, nuevo titular del Organismo Regulador del Sistema Nacional Aeroportuario -ORSNA- y ex legislador porteño.

2017 EL PLANETARIO RECIBIÓ DE REGALO \$ 12 MILLONES EN TECNOLOGÍA.

13 de septiembre 2017 - Clarin.com

Se trata de una donación de Aeropuertos Argentina 2000, que suscribió un acuerdo con el Ministerio de Modernización porteño...En su etapa de transformación, el Planetario de Buenos Aires recibió un "regalo". **Aeropuertos Argentina 2000**, la empresa concesionaria de 33 aeropuertos en el país, **donó más de \$ 12 millones en tecnología de última generación** para colaborar con los trabajos de puesta en valor que el Gobierno de la Ciudad está llevando a cabo en el ícono clásico de Palermo.



La firma del acuerdo entre el presidente de AA 2000, Martín Eurnekian, y el ministro de Modernización porteño, Andrés Freire

La firma de la Carta de Intención, iniciativa del jefe de Gobierno de la Ciudad Horacio Rodríguez Larreta, fue firmado esta tarde entre el ministro de Modernización, Innovación y Tecnología porteño, Andrés Freire y el presidente de AA 2000, Martín Eurnekian. Este trabajo en conjunto tiene el objetivo de implementar tecnologías

de avanzada que revalorizan al ícono porteño y que lo posicionan como uno de los más modernos de América Latina. El equipamiento donado incluye cuatro proyectos Christie Roadie 4K45 4K 3DLP con su correspondiente instalación, cableado subterráneo, conexasión y puesta en marcha; un servidor Vioso Anystation I Performer X8; cuatro columnas de proyección de acero SAE de dieciocho metros de altura y cuatro gabinetes para exterior estancos con grado de protección IP65 ...

09 de noviembre 2017 - Después de reconstruido el monumento que lo acompaña, es colocada la estatua de Cristóbal Colón en el Espigón Dorrego / Plaza Puerto Argentino.

EL GOBIERNO SUPERÓ DIFERENCIAS CON CORPORACIÓN AMÉRICA TRAS LA PROMESA DE CAMBIOS ESTRUCTURALES EN TERMINALES Y SALIDA A LA BOLSA PARA ATRAER INVERSIONES

iProfesional | Actualidad | 11 de noviembre de 2017



Eduardo Eurnekian y Mauricio Macri

El Gobierno acordó con Aeropuertos Argentina 2000 la extensión hasta 2028 de la concesión para operar 33 terminales aéreas en la Argentina, informó este lunes el ministro de Transporte, Guillermo Dietrich. El funcionario señaló que la opción del Gobierno de hacer uso de la **cláusula de una terminación temprana** de la concesión de los aeropuertos que vencía en el **año próximo** ya no es considerada. Dietrich dijo que las **diferencias** que mantenía el gobierno con la empresa **Corporación América**, controlante de Argentina Aeropuertos 2000, del empresario, Eduardo **Eurnekian**, "se superaron". "Las diferencias se remediaron luego de la **promesa de Eurnekian de cambios estructurales** que coinciden con **nuestra visión**, que es la de priorizar al **cliente**", dijo el ministro en declaraciones a la agencia Bloomberg. El Gobierno y las empresas de Eurnekian mantenían un **enfrentamiento** que se superó cuando el empresario **designó** a su sobrino **Martín Eurnekian** como presidente de Aeropuertos Argentina 2000, en abril último.

PROYECTO AA2000 - GCBA NUEVA AMPLIACIÓN DEL AEROPARQUE JORGE NEWBERY

04 de diciembre 2017 - Se publica en los medios de prensa el proyecto presentado por el GCBA de una nueva ampliación del Aeroparque Jorge Newbery que incluye una playa de estacionamiento en un relleno sobre el río, con un total de 19 ha.



Monumento a Colón instalado sobre la Plaza Puerto Argentino



Una de las imágenes proporcionadas por el GCBA sobre el nuevo proyecto de ampliación del Aeroparque en la que se observa la práctica desaparición del Espigón Dorrego / Plaza Puerto Argentino.

2018

DECRETO PEN N° 70/18

Cesión de 12,15 ha a AA 2000

23 de enero 2018 - El Decreto PEN N° 70 incorpora "al **perímetro aeroportuario del Aeroparque Jorge Newbery**" una superficie de **121.516 m2 de tierras públicas** adyacentes al mismo para ampliar su sector sur. Este decreto, firmado por la vicepresidenta Michetti en ejercicio de la presidencia por ausencia temporaria del presidente Macri, incluye en sus considerandos la celebración de un insólito "Protocolo Operativo N° 1" por el cual, el 14 de febrero de 2017, "... en el marco del "convenio entre el Estado Nacional y el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires referente al AEROPARQUE "JORGE NEWBERY" del 23 de agosto de 2004" (en adelante, el "Protocolo Operativo") por medio del cual el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires cedió al Estado Nacional, y éste aceptó el uso de una porción de

terreno allí definido denominada "EL POLÍGONO"...". En síntesis, sin el menor trámite parlamentario -ya observado en la celebración del Convenio 22/04- la Ciudad aparece, insólitamente, cediendo más de 12 ha de su territorio a la concesionaria del Aeroparque, a través de un Decreto del Poder Ejecutivo Nacional.

EL GCBA LLAMA A AUDIENCIA PÚBLICA

Febrero 2018 - El Ministerio de Ambiente y Espacio Público de la Ciudad convoca a Audiencia Pública para analizar el "proyecto denominado "Relleno Costero para las obras Nueva Vereda de Aeroparque, Nueva Vereda divisoria de la vialidad de Aeroparque, Nueva Plaza sobre Costanera, Estacionamiento Subterráneo", a desarrollarse sobre la Av. Costanera Rafael Obligado S/N (Sector frente Aeroparque), a cargo de Aeropuertos Argentina 2000 S.A., con una superficie total de 20 hectáreas. Fecha: 9 de marzo de 2018 / Lugar: Sede Comunal 14, sita en la calle Beruti N° 3325 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. / Horario: 16 horas".

INSÓLITA AUDIENCIA PÚBLICA EN LA SEDE DE LA COMUNA 14

09 de marzo 2018

En la Comuna 14 y con la presencia de funcionarios de tercera línea pertenecientes a la Agencia de Protección Ambiental -APrA- del GCBA (quien presidió la Audiencia) y del Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos -ORSNA- a los que se sumaron representantes de las empresas Aeropuertos Argentina 2000 -AA2000- y de la elaboradora del Estudio y Evaluación de Impacto Ambiental -EIA-, se celebró la Audiencia Pública para tratar el proyecto de ampliación de la superficie que ocupa el Aeroparque en base a rellenos sobre el estuario (9,4 ha), cesión de terrenos públicos de la ciudad (12,15 ha) y la construcción de **1.153 cocheras subfluviales**.

Testigos del hecho fuimos aproximadamente 40 personas que colmábamos la sala donde habitualmente se celebran los matrimonios en la Comuna 14. De ellas, 10 eran funcionarios/as y representantes de las empresas, otros 10 anotados para exponer, 20 que oficiaban de atento público y 4, personal de Seguridad.

Después de la presentación del proyecto de arquitectura hecho por el representante del ORSNA, en sociedad con el representante de AA2000, quien también expuso el proyecto paisajístico a desarrollar sobre el relleno costero, hizo su intervención el representante de la consultora que elaborara la EIA, quien minimizó toda la obra y sus consecuencias ambientales a extremos riesgos, como por ej. que las 9,4 ha relleno y el consecuente traslado de la desembocadura del Maldonado no importaban mucho porque ya la ciudad estaba habituada a los rellenos sobre la costa y que 100 m más o menos en la prolongación de su desembocadura no afec-

taba su flujo (!!!) y que el aumento del ruido por mayor cantidad de aterrizajes y despegues de aviones no entraba en su evaluación (no se lo habían pedido). El principal problema que apareció en su informe fue el problema de tránsito y ruidos a desarrollar por los futuros 200 camiones diarios que llevarían los 400.000 m³ de material que completarían las 9,4 ha de relleno costero. Pero como era un tema que desaparecería en cuanto se terminara el relleno, sólo sería un trastorno transitorio.

El representante del ORSNA hizo hincapié en la necesidad de las 1153 cocheras subfluviales ante la demanda planteada por los usuarios a los que les es imposible acceder al Aeroparque por transporte público, ya que no existe esa posibilidad. Así, reconoce que el Estado (los gobiernos de la Nación y de la Ciudad), a cambio de no crear ese sistema de transporte público (tren, subte, ómnibus), le da al concesionario la posibilidad de obtener mayores ganancias en base a la explotación de la irregular y costosísima obra propuesta.

En todas las exposiciones vertidas por funcionarios y empresarios, no hubo una sola consideración sobre el marco legal en que se inscribía el fantástico proyecto, es decir, en que normativa se basan, por ejemplo, autorizaciones y términos de la ocupación de tierras donde funciona el Aeroparque, la dispuesta para ampliación y el relleno costero, evaluaciones con respecto al Cambio Climático (la AprA pareció no existir en este tema), etc.

Alteración línea de costa

TOGIAs

- 9,4 ha de relleno costero
- 400.000 m³ de material p/relleno

Relleno costero

Materiales contaminantes (si no se controlan las fuentes)

Resultados 2017

- Mayor impacto por incremento de obras y urbanizaciones.
- Aumento de **energía de ola** por avance territorial (escala local).
- Cambios flujo de **sedimentos** por el nuevo contorno (escala local).
- No se producen modificaciones **niveles** del río (escala regional).
- Variaciones **no significativas** en **velocidades** (escala regional).
- No se identifican **efectos erosivos** debido a las corrientes.

Impacto relevante
mitigable

Evaluación de Impacto Ambiental. Imágenes de la exposición

Ante un proyecto cuyo nivel de exposición fue como dedicado a un auditorio de inocentes alumnos primarios en un país sin leyes ni autoridades, sólo se escuchó la voz de los representantes de entidades vecinales que pusieron un poco de cordura y racionalidad frente a los dislates planteados por los expositores oficiales.

El Poder Ejecutivo -ministros de las diversas áreas involucradas- y la Legislatura -diputados/as- de la Ciudad en cuyo territorio se pretende desarrollar la obra, estuvieron totalmente ausentes en el trámite realizado.

En representación de ONGs y entidades varias, expusieron la Dip m/c María José Lubertino por la Asociación Ciudadana por los Derechos Humanos, el Arq. Osvaldo

Guerrica Echevarría por Asociación Amigos del Lago de Palermo y la red **queremos buenos aires**, Mora Arauz por Fundación Ciudad, el Ing. Mario Chiesa y dos personas más por "Colón en su lugar" y el representante de un frustrado emprendimiento vial en la zona.

En conjunto, se vertieron los siguientes conceptos:

- las tierras en que se asienta el Aeroparque son dominio público de la Ciudad de Buenos Aires, con un último plazo de concesión de la ex MCBA a la Fuerza Aérea Argentina vencido el 15 de marzo de 1990 y no renovado.

- el decreto PEN 163/98 de adjudicación de la licitación efectuada en 1997, fija la obligación al "ganador" (o sea AA2000) de construir otro aeropuerto alternativo en el Gran Bs As o agrandar Ezeiza "con anterioridad al año siete (7) de la concesión". Esto no sólo no se cumplió sino que al año siete (en 2005), AA2000 estaba debiendo 850 millones en concepto de canon no pagados y obras no realizadas.

- en el año 2000, teniendo como pauta que el Aeroparque sería desalojado en 2005, la Legislatura de la Ciudad votó un nuevo Código de Planeamiento Urbano (vigente) en el que fija que cuando el predio sea desalojado, ese sitio sería convertido en parque público (ítem 5.4.6.17).

- en el año 2004 se firmó el Convenio N° 22/04 entre el Ministro De Vido y el Jefe de Gobierno Aníbal Ibarra donde se decide mantener el aeroparque en su "actual ubicación". Dicho Convenio no tuvo aprobación legislativa, por lo tanto, constitucionalmente, no está vigente.

- el 22 de agosto de 2005 una multitudinaria Audiencia Pública se pronunció contra el proyecto de ampliación presentado por AA2000, el Gobierno Nacional y el Gobierno de la Ciudad, para ampliar sus cabeceras norte y sur en base a nuevos rellenos y sumarle predios adyacentes integrantes del dominio público de la ciudad.

- en junio de 2006 el Gobierno Nacional firmó un nuevo convenio con AA2000 por el cual se le condonó la deuda, que pasó a convertirse en el 20% de las acciones de AA2000 SA en poder del Estado. También se disminuyó el canon en un 30 %.

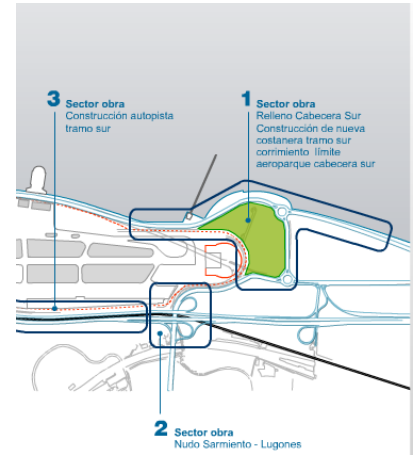
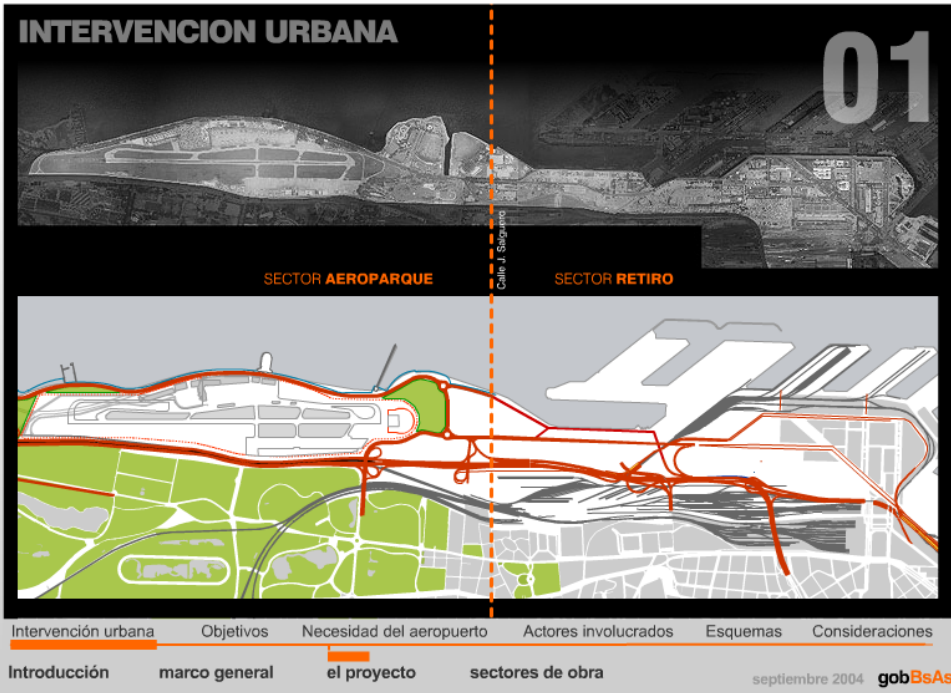
- el Plan Urbano Ambiental aprobado en 2008 por la Ley N° 2930, dispone en su **art. 9° e) *Preservar el perfil y/o silueta costera de los rellenos existentes.*** No se está teniendo en cuenta.

- en 2016 finalizaron las obras de relleno sobre el sector sur (adyacente al Club de Pescadores) y la nueva traza de la Costanera Norte, con un túnel por debajo de las vías ferroviarias y la eliminación definitiva del gran espacio verde denominado Bosque Alegre. Todo esto sin aprobación legislativa ni norma alguna que lo determine. Como corolario, el Ministro de Transporte de la Nación anunció una inversión de \$22.223 millones para modernizar los aeropuertos de todo el país sin especificar los porcentajes correspondientes al Estado y al concesionario responsable.

- también en 2016 es trasladado el monumento a Cristóbal Colón desde el Parque Colón (frente a la Casa Rosada) al Espigón Dorrego - Plaza Puerto Argentino. Para ello, se destruyó el homenaje a los caídos en Malvinas y sus placas conmemorativas sin saberse hasta el momento, dónde se encuentran. Este espigón-plaza desaparecerá también con los nuevos rellenos.

- a fines de 2017 es dado a conocer por la prensa el proyecto de ampliación explicitado en esta audiencia y, a principios de 2018, se publica el **Decreto PEN N° 70/18** en el que aparece una nueva figura jurídica desconocida hasta el momento en el universo normativo argentino: el "**Protocolo Operativo**". A través de esta imaginaria figura jurídica, el Jefe de Gobierno de la Ciudad transfiere a la Nación 12,15 ha (121.516,46 m2) de tierras del dominio público de la Ciudad, con la posterior intervención legislativa. A su vez la Nación, mediante el Decreto en cuestión, desconoce la obligación constitucional sobre la aprobación por ley del Congreso Nacional del destino dado a esas tierras transferidas por la Ciudad y, a través de la Agencia de Administración de Bienes del Estado -**AABE**-, le transfiere esa misma superficie al concesionario AA2000.

En esos momentos, el PE de la Ciudad ya estaba llamando a licitación para ejecutar los rellenos necesarios para iniciar la obra (ver 06 y 09 agosto 2018).



Proyecto presentado en 2004 de ampliación de las cabeceras norte y sur del Aeroparque (en gris, la situación preexistente incluyendo Punta Carrasco y Costa Salguero). A la derecha, las obras realizadas en el sector sur hasta 2017, observables en la fotografía inferior. Abajo, en la fotografía, como resultado de los rellenos efectuados en 2007/08, se puede apreciar a la izquierda de la imagen, la nueva Avenida Costanera, el Club de Pescadores pegado a ella y el espacio resultante destinado a la prolongación de la pista de aterrizaje y ampliación de la cabecera sur.



JARDINES Y PASEOS

Se aprovechará parte del relleno costero para que la ciudad gane espacios verdes y de recreación

NUEVA TERMINAL DE PASAJEROS

Se hará a continuación de las actuales áreas de embarque

AMPLIACIÓN CHECK IN

Las actuales áreas de registro y embarque de pasajeros crecerán en tamaño

AVENIDA CON BULEVAR

La Costanera cambiará su traza en el tramo norte y tendrá espacios con refugios verdes



AMPLIACIÓN DE LA PLATAFORMA NORTE

Se anularán el estacionamiento descubierto y el área donde antes embarcaban las aerolíneas más chicas para generar más espacio para los aviones



AMPLIACIÓN DE LA PLATAFORMA SUR

La actual terminal militar será demolida y en ese espacio habrá más posiciones para los aviones

Imágenes oficiales del proyecto presentado en 2017. Con una ampliación de 19 ha que incluye un nuevo relleno sobre el río sobre los sectores central y norte del actual Aeroparque, dejaría semidesaparecido al ex Espigón Dorrego / Plaza Puerto Argentino que, desmantelada en 2016, incluye ahora el monumento a Cristóbal Colón.

Aeroparque

Principal aeropuerto de cabotaje del país

 USD 285 M



"CON UN RELLENO COSTERO, SE AMPLÍA Y ACTUALIZA EL AEROPARQUE PORTEÑO"

6 de agosto 2018 - El título el diario LN informa que "Las primeras toneladas de escombros y tierra ya llegaron al espigón Puerto Argentino donde se levanta el Monumento a Cristóbal Colón. Son los restos del Elefante Blanco, el frustrado hospital de avanzada del sur porteño que está siendo demolido, apilándose a los pies de la figura del navegante genovés para convertirse en las bases de un proyecto ambicioso: el relleno costero sobre el Río de la Plata, hito principal de la ampliación del aeropuerto metropolitano.

CARTAS DE LECTORES LN

09 de agosto 2018 - CASCOTES

El ensanche de la avenida Costanera, frente al Aeropuerto, en el que se utilizan de base cascotes provenientes de la villa 15, es una nueva contaminación innecesaria y peligrosa a corta distancia de la toma de agua corriente de la ciudad. Existiendo la posibilidad de utilizar por refulado arena del mismo lecho del río, sin agregar al cauce contaminante nuevos, verter al cauce cascotes de insalubre procedencia es una decisión poco acertada. **Guillermo Bellotti** - DNI 4.513.476



Plaza Puerto Argentino: monumento a Colón y montañas de escombros provenientes de la demolición del "Elefante Blanco", listos para ser volcados al río.
Foto LN

"CIERRAN POR SEIS MESES JUAN B. JUSTO PARA EL PUENTE". 12 de septiembre 2018

El diario LN informa que "...los escombros se depositarán en el Río de la Plata para ser utilizados en el relleno costero de la obra de ampliación del Aeropuerto Metropolitano. Se estima que serán 12.000 metros cúbicos de escombros, lo que equivale 700 viajes de camión". El Gobierno de la Ciudad seguirá volcando escombros contaminados sobre nuestra fuente de agua potable.

PROYECTO DE LEY EN LA LEGISLATURA

03 de septiembre 2018 - Nueve meses después de haber comenzado a implementar la normativa destinada a entregar tierras públicas a Aeropuertos Argentina

2000 SA y a más de 30 días de comenzadas las obras, se comienza a tratar en la Legislatura Porteña el proyecto de ley enviado por el PE. En reunión conjunta de diputados de las comisiones de Planeamiento Urbano y de Presupuesto de la Legislatura Porteña, un funcionario nacional del ORSNA informa sobre las proyectadas obras de ampliación del Aeropuerto, pero nadie informa sobre, ni se trata, el proyecto de ley que estaba en tratamiento. El tema en tratamiento era el proyecto de ley - **Exp. 1925 J 2018**- por el cual se aprueban dos convenios firmados entre un ministro de la Ciudad y un ministro de la Nación, por el cual la **Ciudad cede a la Nación 12,5 ha de tierras de su dominio público**, para que ésta, a su vez, por intermedio de la AABE, se las entregue a **Aeropuertos Argentina 2000** sin especificar ninguna condición, salvo que se va a mantener el uso aeroportuario. A su vez, el proyecto de ley autoriza el relleno de 9,6 ha del Estuario del Plata para construir cocheras (según la Audiencia Pública, 1153 / según dichos de esta reunión, 600). También se rezonifican esas 12 ha para pasar a ser parte del **Distrito U16 Aeropuerto**. O sea que el PE pretendía que un proyecto de ley que incluye la entrega de tierras públicas de la ciudad a una empresa privada por un tiempo indefinido y sin pagar ningún tipo de canon, a lo que se agrega la modificación del Código de Planeamiento Urbano, sean objeto de una ley de simple lectura. Obviamente, es un proyecto de ley que exige 40 votos (2/3 del total) y doble lectura (arts. 82- 89 y 90 de la Constitución)

De los/as diputados/as de los diferentes bloques presentes, nadie habla sobre el proyecto de ley -salvo alguno/a que se atrevió a hacer algún comentario menor sobre la obra- mostrando una implícita intención de complacencia. Sólo el diputado por Unidad Ciudadana Mariano Recalde (presidente de Aerolíneas Argentinas entre 2009 y 2015) lo apoya explícitamente.

TRATAMIENTO DEL PROYECTO DE LEY SITIO WEB DE LA LEGISLATURA

http://www.legislatura.gov.ar/_post_old.php?ver=7307. Al comienzo (de la reunión), el arquitecto Osvaldo Guerrica Echevarría -miembro de la **Asociación Amigos del Lago de Palermo** y la red **queremos buenos aires**- aludió a la audiencia pública que se realizó en la Comuna 14 el 9 de marzo pasado con la presencia de "funcionarios de tercera línea pertenecientes a la Agencia de Protección Ambiental -APRA- que presidió la audiencia" y del ORSNA a los que se sumaron representantes de las empresas **Aeropuertos Argentina 2000 -AA2000-** y de la elaboradora del Estudio y Evaluación de Impacto Ambiental -EIA.

Mencionó que se trató "el proyecto de ampliación de la superficie que ocupa el Aeropuerto en base a rellenos sobre el estuario (9,4 ha), cesión de terrenos públicos de la ciudad (12,5 ha) y la construcción de

1.153 cocheras subacuáticas sin que se prevea acceso de transporte público". El militante ecologista, advirtió respecto al marco legal en que se inscribe el proyecto, es decir, "en qué normativa se basan, por ejemplo, autorizaciones y términos de la ocupación de tierras donde funciona el Aeroparque, la dispuesta para ampliación y el relleno costero e incluso evaluaciones con respecto al cambio climático". Afirmó que "las tierras en que se asienta el Aeroparque son dominio público de la Ciudad de Buenos Aires, con un último plazo de concesión de la ex MCBA a la Fuerza Aérea Argentina vencido el 15 de marzo de 1990 y no renovado". Y concluyó sosteniendo que "por estar involucradas en la cesión a la Nación, 12 hectáreas de dominio público de la Ciudad y por tratarse de una modificación al Código de Planeamiento Urbano el que se estudia es un proyecto de ley que exige 40 votos afirmativos y procedimiento de doble lectura".



03 septiembre 2018 - Legislatura CABA. Reunión conjunta de comisiones. Exposición del representante de la AALP. Foto LegisCABA

21 de septiembre 2018 - Nuevamente se celebra una reunión conjunta de las comisiones de Planeamiento Urbano y Presupuesto de la Legislatura Porteña en la que se firma el dictamen que irá para su tratamiento en el recinto de sesiones. Incluye las menciones a los arts. 82 (inc. 5), 89 y 90 de la Constitución de la CABA que obligan a una votación positiva de los 2/3 del cuerpo y al procedimiento de doble lectura. También se agrega la (tardía) aprobación del convenio 22/04, pendiente desde entonces.

20 de noviembre 2018 - Se celebra la obligatoria Audiencia Pública convocada por la Legislatura Porteña. Inscriptos once (11) expositores, sólo se presentan y hacen uso de la palabra tres (3): Osvaldo Guerrica Echevarría por la Asociación Amigos del Lago de Palermo / Mora Cullen de Aráuz por Fundación Ciudad y María José Lubertino diputada M/C.



Rellenos sobre el Estuario del Plata. Fotografías del avance de obra tomadas el 15 de noviembre de 2018, dos semanas antes de aprobarse la ley que los autorizaba.

AUDIENCIA PÚBLICA

20 de noviembre 2018

"Ratificación del Protocolo Operativo N° 1 de uso Aeroportuario en el marco del convenio entre el Estado Nacional y el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires".

8.- Sr. Osvaldo Guerrica Echevarría

Buenas tardes. Esta es la cuarta audiencia pública por el tema de Aeroparque en la que participo. Represento a la **Asociación Amigos del Lago de Palermo**.

Hubo dos audiencias públicas muy numerosas en 2001 y 2005, cuando el entonces Gobierno de la Ciudad había propuesto una segunda ampliación con relleno del Aeroparque. Fueron audiencias multitudinarias, una en la Facultad de Derecho, y otra, en el Centro Cultural San Martín, donde todos nos expresamos en contra. A pesar de ello, en 2004 se había firmado un convenio entre el entonces ministro De Vido y el entonces Jefe de Gobierno, Aníbal Ibarra; donde acordaron conservar el Aeroparque y ampliarlo, y se hicieron rellenos sin que ese convenio fuera aprobado por esta Legislatura. No sé si los diputados me están escuchando, o si estoy hablando sin que nadie me preste atención. Decía que

en el período 2001-2005 se sucedieron audiencias públicas masivas contrarias a los rellenos que en ese momento se proyectaban; sin embargo, el Gobierno efectuó los rellenos sin tener ninguna herramienta legal. Es decir, todo el relleno que hay sobre la zona sur frente al Aeroparque con el nuevo trazado de la Costanera se hizo sin ley, y ahora se está haciendo lo mismo.

Las obras que ahora se están realizando no esperaron la aprobación del proyecto por parte de esta Legislatura: ya comenzaron y están avanzados los rellenos que hay al sur del espigón Dorrego, incluso, ya empezaron hacia el norte. Realmente, empezar mucho antes obras de semejante envergadura—creo que las empezaron en agosto, y si se aprueba la ley será a fines de noviembre— genera una situación de demasiada irregularidad y más irregularidad manifiesta es la entrega de tierras públicas de la ciudad a una empresa privada. Quiere decir que Aeropuertos Argentina 2000 está ocupando, desde 1998, tierras que son de dominio público de la ciudad. Se trata de 138 hectáreas, pero no le paga nada a la ciudad; no hay concesión, no hay permiso de uso, absolutamente nada. No obstante eso, el Jefe de Gobierno, graciosamente, está entregando 12 hectáreas más; es decir, en total van a ser 150 hectáreas entregadas a Aeropuertos Argentina 2000, que son de dominio público de la ciudad, a perpetuidad —repite—, porque no tiene término. Entonces, se entregan tierras de la ciudad para uso gratuito por parte de una empresa privada a perpetuidad.

Ese es uno de los centros de la irregularidad notable que tiene este proyecto de ley. Y, entre paréntesis, el expositor de la OSRNA no tocó para nada el tema legal. Es decir, que si la OSRNA propone que se expanda el Aeroparque, podemos llegar hasta la Isla Martín García porque “es necesario”, aunque no exista ningún marco legal en el proyecto de OSRNA. En realidad, es el proyecto de Aeropuertos Argentina 2000, no nos vamos a engañar. Esto se vio claramente reflejado en la audiencia pública llamada por el Poder Ejecutivo, donde se relató una evaluación de impacto ambiental sumamente ridícula, no cabe otra apreciación, porque no fue seria. Esto lo dije en otra oportunidad: con esa audiencia pública realizada el 9 de marzo en la sala de casamientos de la Comuna 14, el representante de Aeropuertos Argentina 2000 —como no había un representante del Gobierno de la Ciudad— expuso el proyecto paisajístico sobre el relleno; es decir, el nuevo proyecto paisajístico fue expuesto por el representante de la concesionaria, de la empresa privada que explota el predio. Es otra cosa ridícula, para llamarla de manera liviana. La serie de irregularidades comienza hace veinte años cuando se entrega el predio en concesión a Aeropuertos Argentina 2000; entrega semejante terreno que es propiedad de la ciudad. Ahora sucede lo mismo.

Vuelvo a repetirlo porque es sumamente grave. La ciudad entrega 150 hectáreas de su dominio público a una empresa privada para que la explote a perpetuidad,

gratis. Digamos que el hecho de que empiecen las obras en agosto de este año, cuatro meses antes de aprobada la ley que lo autoriza, es también otra irregularidad que no hace más que complementar la de 2004, cuando se firma un convenio entre dos funcionarios; no se aprueba en esta Legislatura y se rellena igual.

Lo que quiero remarcar es que todo este proceso de ocupación y uso de un predio de estas características suma veinte años de irregularidades a lo que vamos a agregar una más. Quisiera pedirle a algún funcionario de la Ciudad, de la OSRNA o de la Legislatura que me pueda decir cuál es la relación contractual entre Aeropuertos Argentina 2000 y la Ciudad de Buenos Aires.

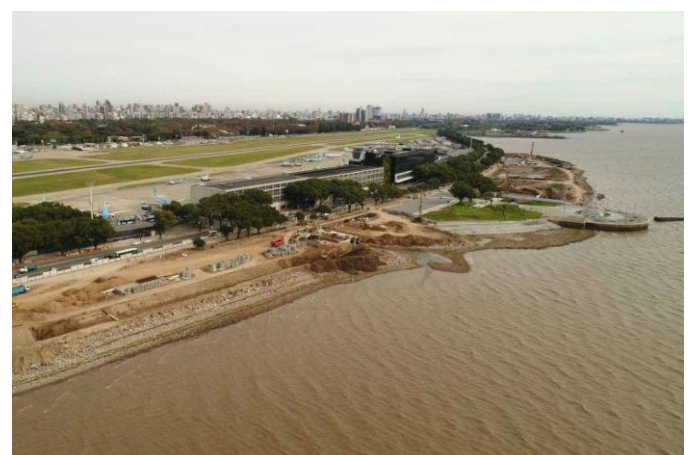
29 de noviembre 2018 - Se aprueba en la Legislatura de la Ciudad la **Ley N° 6064** que permite la entrega de 12,15 ha de la Ciudad y 9,4 ha de rellenos sobre el estuario, que sumadas a las 138 ha ocupadas actualmente suman casi **160 ha**, a Aeropuertos Argentina 2000 SA, a **perpetuidad y gratuitamente**.

Afirmativos: 42	Negativos: 5	Abstenciones: 11
ABREU	GONZALEZ ESTEVARENA	VILLALBA
ABREVAYA	GONZALEZ HEREDIA	YUAN
ACEVEDO	GOTTERO	BREGMAN
ALVAREZ PALMA	HEREDIA	DEL CORRO
APREDA	MARIAS	MARTINEZ
ARCE	MENDEZ	SOLANO
BAUAB	MICHELOTTO	VILARDO
BLANCHETIERE	MUINOS	ANDRADE
CINGOLANI	PETRINI	GORBEA
CORTINA	PRESTI	GUOMAN
DE LAS CASAS	QUINTANA	HALPERIN
DEL SOL	REYES	MONTE
DEPIERRO	ROBERTO	NOSIGLI
ESTEBARENA	ROLDAN	POKOIK
FERRARO	ROMERO	RECALD
FERRERO	RUEDA	SANTOF
FERRERO	SAHONERO	TOMADA

Legislatura Ciudad Autónoma de Buenos Aires SESIÓN ORDINARIA @LegisCABA

Votación ley Aeroparque. Captura de pantalla de Alberto Aguilera.

Afirmativos PRO + PJ
Abstenciones FpV (UC) + UCR Lousteau
Negativos FYT + AyL



Junio 2019. Vista aérea del avance de los rellenos y la prolongación de la desembocadura del Arroyo Maldonado. Foto LN



2018 mayo 25. Desembocadura del Maldonado / Club de Pescadores.



2019 noviembre 05. Desembocadura del Maldonado / Club de Pescadores.



2018 mayo 25. Plaza Puerto Argentino. Colón de espaldas.



2019 noviembre 05. Plaza Puerto Argentino. Colón de espaldas.

ALLANAN DOS DOMICILIOS VINCULADOS CON EL EMPRESARIO EDUARDO EURNEKIAN. 2018 diciembre 19. Clarín

El juez **Claudio Bonadio** ordenó este miércoles por la noche allanamientos de dos domicilios vinculados con el empresario Eduardo Eurnekian, en el marco de la causa derivada de la de los **cuadernos de las coimas**.

Fuentes judiciales confirmaron a **Clarín** que los allanamientos se realizaron en las **oficinas** que el empresario posee en Bonpland al 1800 -Palermo- y en **su casa** de Luis Pasteur 1244, en el partido de San Isidro.

Eurnekian tenía previsto declarar este miércoles pero el Juez Claudio Bonadio **postergó sin fecha la indagatoria**.

En agosto de este año, el empresario Hugo Eurnekian, de Corporación General de Combustibles, se presentó ante la Justicia para dar una declaración testimonial en la causa. Hugo es **sobrino** de Eduardo Eurnekian y actualmente tiene a cargo los negocios energéticos del grupo, como la petrolera Compañía General de Combustibles (CGC) y otros vinculados al sector energético.



Casa de E. Eurnekian en Martínez. Foto LA NACIÓN

Eurnekian participó de varias licitaciones a través de su constructora Helpport. Entre las obras que ganó está la **represa de Chihuido**, en Neuquén, cuyo financiamiento iba a ser ruso, pero se frustró. Su grupo también aspiró a la construcción de las **represas en Santa Cruz**, aunque esa obra fue adjudicada a Electroingeniería.

UN RESPALDO DE ESTADOS UNIDOS CON CONDICIONES Y UN GESTO AL EMPRESARIADO LOCAL. 2019 octubre 17. Clarín

Sergio Massa viene ejerciendo desde las PASO un rol de alter ego de Alberto Fernández ante sectores del poder real, como en su viaje a Estados Unidos o ante el empresariado nativo.

El domingo por la noche, el programa del candidato a diputado por el Frente de Todos era sugestivo. **Fue invitado a cenar por el empresario Eduardo Eurnekian a su casa de Martínez**, para seguir las alternativas del debate presidencial. Habían otros comensales como **Rafael Bielsa**, José Ignacio "vasco" De Mendiguren, Hugo Dragonetti de la constructora Panedile Argentina y **Gustavo Cinoci** del Sheraton Pilar...

En la sobremesa, Massa contó detalles de su raid por Washington -acompañado por el empresario Cinoci de muy buenos vínculos con la Casa Blanca- en el que se reunió con representantes del gobierno de Donald Trump, nada menos que en el Departamento de Estado. Lo recibió -consignó la periodista de Clarín Paula Lugones- Kevin O'Reilly, vicesecretario para el Hemisferio Occidental. Y participaron otras agencias relevantes como el Tesoro, Seguridad Interior y la DEA. A tal punto

Massa era el enviado del candidato opositor, que antes de ingresar a la sede de la cancillería estadounidense, chequeó por teléfono con Alberto Fernández lo que iba a decir.

VILMA IBARRA, LA DELEGADA DE ALBERTO FERNÁNDEZ

LA NACIÓN / 29 octubre de 2019

"La encargada de los temas legales en la transición del presidente electo **Alberto Fernández** será **Vilma Ibarra**, abogada y experta en asuntos jurídicos. Kirchnerista desde los primeros años, se alejó del espacio en 2011 entre críticas que se volvieron más duras con el paso del tiempo... Con 59 años, Ibarra es especialista en temas legales. En el Poder Judicial ejerció en los fueros Civil y Penal; tuvo su propio estudio jurídico y participó de la Convención Nacional Constituyente de 1994, donde asesoró a Carlos "Chacho" Álvarez. Fue senadora por el Frepaso (2001 y 2007); y presidió la Comisión de Legislación General durante su mandato como diputada nacional (2007-2011) por el Frente para la Victoria (FPV)... Después de terminar su mandato, fue asesora de la OEA, estudió varios posgrados y se dedicó en exclusivo a la actividad privada. **Desde 2012 trabaja como abogada del holding Corporación América...**"

9 DE JULIO DE 2020. CELEBRACIÓN DEL DÍA DE LA INDEPENDENCIA EN LA RESIDENCIA PRESIDENCIAL DE OLIVOS



Foto CEDOC. Habla el Presidente Alberto Fernández. Como invitados especiales. A su derecha (a la izquierda de la foto), en primera fila Daniel Pellegrina, presidente de la SRA, y en segunda fila, **Eduardo Eurnekian**, nuevamente entre los elegidos

EL GOBIERNO EXTENDIÓ HASTA 2038 LA CONCESIÓN A AEROPUERTOS ARGENTINA 2000



Fernández recibió ayer a Eurnekian y a otros directivos de Aeropuertos Argentina 2000

Diego Cabot /

30 de noviembre de 2020 • 19:49 / **LA NACIÓN**

Quienes pasen por las estaciones aéreas del país actualmente verán el logo de la concesionaria Aeropuertos Argentina 2000. Pues lo verán hasta 2038.

El Gobierno decidió prorrogar la concesión de la empresa de Eduardo Eurnekian por 10 años más. De esta manera, el contrato, que vencía en 2028, se mantendrá por otra década a cambio de inversiones que se realizarán en las estaciones aéreas.

"El Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (Orsna), como impulsor de las políticas del Estado Nacional en materia aeroportuaria, ha elevado al Poder Ejecutivo la recomendación de prorrogar por 10 años a Aeropuertos Argentina 2000 la operación y administración de los aeropuertos bajo su concesión", dijo la empresa en un comunicado.

"La industria está en shock. Eso nos generó la necesidad de encontrar la vuelta para poder asegurar la sustentabilidad a largo plazo de la concesión y de la compañía. Al mismo tiempo, entregar un camino de inversión. Esa fue la base de la negociación que encaramos. Además, necesitamos refinanciar la deuda que tomamos y los plazos de concesión son determinantes. **Entonces le pedimos al Gobierno gatillar la cláusula que permite extender la concesión**", dijo a LA NACIÓN el director Ejecutivo de Aeropuertos de Corporación América (CAAP), Martín Eurnekian.

A su lado, Daniel Ketchibachian, el CEO de la empresa, dijo que la compañía invertirá 857 millones de dólares en los próximos siete años. "La inversión directa de la empresa llega a 606,5 millones de dólares. Además, hay unos 250 millones más que son de fideicomisos que se fondean con dinero de la empresa. El resto, hasta completar los 1400 millones de dólares, son con fideicomisos del sistema..."

"El Orsna, a partir de la solicitud de Aeropuertos Argentina 2000, recomendó al Poder Ejecutivo prorrogar por 10 años la concesión del Grupo A del Sistema Nacional de Aeropuertos, según lo establece el contrato entre el Estado Nacional y Aeropuertos Argentina 2000. El contrato prevé como plazo de concesión dos etapas: una inicial de 30 años, que finaliza en 2028; y una adicional que prorroga el plazo hasta el 2038. **La prórroga es una herramienta contractualmente prevista y facultativa del Poder Ejecutivo, previa recomendación del Orsna**", comunicó la empresa.

Ahora, lo que viene, será sólo un acto administrativo.

Como se trata de una cláusula de un contrato no deberá pasar por el Congreso. Sólo se necesita un decreto presidencial, que, se descuenta, saldrá en días...

WALL STREET: UNA ACCIÓN ARGENTINA SORPRENDIÓ CON UNA SUBA DEL 43%

1 de diciembre de 2020 • 18:30 / LA NACIÓN



Nuevo aeropuerto de Ezeiza

Se trata del papel de Corporación América Airports (CAAP), que cerca de las 12 en Nueva York (las 14 en la Argentina), avanzaba un 56,7%, un porcentaje extra

ordinario si se compara con el resto de las variaciones, que están en torno al 3%

En un día en el que **los ojos de los mercados financieros estaban puestos en el dólar** por el inicio de mes y la renovación del cupo de US\$200, **una acción argentina que cotiza en Wall Street sorprendió a todos**. Se trata del papel de **Corporación América Airports (CAAP)**, que avanzó un 42,99%, un porcentaje extraordinario si se compara con el resto de las variaciones, que cerraron en torno al 3%.

Por la mañana, la acción llegó a saltar hasta un 60%. **Corporación América Airports** es el ADR (American Depositary Receipt) del **holding** liderado por **Eduardo Eurnekian** que nuclea 52 aeropuertos en siete países. Ayer se supo que el Gobierno decidió prorrogar la concesión de la empresa en los aeropuertos que explota en la Argentina por 10 años más. De esta manera, el contrato, que vencía en 2028, se mantendrá por otra década a cambio de inversiones que se realizarán en las estaciones aéreas.

Para entender la **magnitud de la suba**, basta con ver cómo se comportaron las siguientes acciones que más avanzaron esta tarde. Loma Negra creció 5,1% e YPF, 4,7%.

NOTAS PUBLICADAS

QUIEREN BLANQUEAR LA APROPIACIÓN DE LA COSTA. EL CRONISTA -

La Página Cómplice. 16 de junio de 1994

Iniciados en 1980/82, los rellenos del Río de la Plata sobre la Costanera Norte llegaron a su apogeo entre 1987 y 1992, cuando los concesionarios de esas tierras ganadas al espacio público, relleno por su cuenta, duplicaron y triplicaron su superficie original y subconcesionaron esos terrenos así autogenerados.

Tal es así que en estos momentos se ha eliminado la vista del Río de la Plata y aparecen en su lugar, como nuevo paisaje costanero, estaciones de servicio, bancos, restaurantes, confiterías, campos de golf, accesos a clubes exclusivos, centros de convenciones empresariales, grandes carteles publicitarios, etc. Paralelamente, la MCBA ha dejado que se destruya físicamente el paseo peatonal costanero, que presenta verdaderos cráteres en sus veredas, impidiendo el tránsito de los paseantes.

La conducta de los concesionarios y los funcionarios nacionales y municipales, que permiten esta burla al Código Civil (art. 2639 y 2640), que prescribe la existencia de por lo menos 15m libres en las orillas de los ríos, nunca fue juzgada.

poder de control sobre la cosa pública ha sido transferido a los empresarios, que en realidad ejercen ese poder y obligan al estado a subordinarse a sus intereses y aún más, a pagarles mejoras.

Este es el caso de la aprobación por el Concejo Deliberante, el pasado 8 de junio de 1994, de la Ordenanza Municipal que autoriza la construcción de una nueva rambla costanera por fuera de los rellenos ilegales, con un costo de 10 millones de pesos a cargo de la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires.

Con esta ordenanza se blanquea el delito de apropiación ilegal del Río de la Plata, se le otorga un beneficio extra a los usurpadores (como el de tener una nueva calle costanera que circunvale "sus propiedades") y como si esto fuera poco, los vecinos de Buenos Aires la pagamos.

La MCBA no tiene fondos para pagar maestros, profesores y médicos. Tampoco para cuidar y ampliar los tan necesitados y disminuidos espacios verdes de la ciudad. Sí tiene fondos para beneficiar aún más a los ladrones del Río de la Plata.

Esto quiere decir que el Estado ha dejado de existir como tal para pasar a ser un grupo de empleados administrativos que reparte dineros de la comunidad entre

las empresas que se dedican a eliminar espacios públicos para usarlos en su beneficio?

No soy abogado, no sé cómo caratular la conducta de los funcionarios que convalidan la situación actual y la de los concejales que votaron su blanqueo, pero supongo firmemente que debe haber alguna forma de encuadrarla. Pretender presentar esta ordenanza como un gran triunfo para la ciudad, es un insulto a la inteligencia ciudadana.

Arq. Osvaldo Guerrica Echevarría

LA RAMBLA DE LA COSTANERA NORTE, TRIUNFO O DERROTA?

Clarín. Suplemento de Arquitectura (La 0.3)

1 de agosto de 1994

Recientemente el Concejo Deliberante aprobó la Ordenanza Municipal 47.666 que prevé la construcción de una nueva Costanera Norte, más allá de los rellenos y construcciones existentes. El costo de la obra, aproximadamente 10 millones de pesos, corre por cuenta de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires.

Paralelamente, en la Comisión de Asuntos Municipales de la Cámara de Diputados de la Nación, se está tratando un proyecto de ley que deja en manos de cinco notables, constituidos en "Comisión Municipal Paseo Costanera" designada por el Departamento Ejecutivo de la MCBA, el manejo discrecional de una obra similar a la propuesta en la Ordenanza Municipal.

El proyecto prohíbe futuros rellenos que no tengan que ver con la obra, pero nada dice de las construcciones en curso y las obras ilegales que constituyen el 70% de todo lo existente sobre la costa.

Ahora bien, todos sabemos, legisladores, funcionarios nacionales y municipales, vecinos de Buenos Aires, que los concesionarios de los rellenos han duplicado y triplicado por su cuenta las áreas originales entregadas en concesión y que han rellenado el Río de la Plata, autogenerando tierras que a la vez subconcesionan permitiendo todo tipo de construcciones clandestinas que han borrado del mapa la Costanera Norte de la Capital de la República Argentina. Restaurantes, confiterías, bancos, estaciones de servicio, campos de golf, centros de convenciones, gigantescos carteles publicitarios, florecen alegremente en la ex costa de la ex Reina del Plata. El Código Civil establece en sus artículos 2639 y 2640 la obligatoriedad de dejar como mínimo 15 metros libres en las orillas de canales y ríos. La orilla del contaminado más ancho del mundo ha desaparecido sin que funcionarios y legisladores hayan expresado su firme voluntad de enjuiciar a los "empresarios" que en forma manifiestamente ilegal se han convertido en dueños literales del Río de la Plata. El Estado Nacional y el Estado Municipal han declinado su tarea de defender la ciudad capital y su río.

La Ordenanza 47.666 y el proyecto de ley benefician a los usurpadores construyéndoles una nueva avenida

que rodeará sus propiedades valorizándolas aún más. Se erradicará de hecho la situación de manifiesta irregularidad en que se encuentran.

Ya los funcionarios nacionales y municipales no se van a preocupar más. Ahora estos predios serán internos, una concesión más. Y como en Buenos Aires, esto equivale a un título de propiedad, el tema pasará al olvido. Eso sí, el gasto de los 10 millones de pesos que aproximadamente demandará la obra, lo harán los vecinos, a pesar de que los usurpadores obtienen ganancias fabulosas con la explotación de predios públicos, pagando a la MCBA un canon ridículo que jamás fue cuestionado en serio.

Los vecinos de Buenos Aires ya pagaron la construcción de la Costanera Norte en la década del 30. Presentar la aprobación de esta legislación como un triunfo es un verdadero cuestionamiento a su madurez ciudadana.

Arq. Osvaldo Guerrica Echevarría

OTRAS OPINIONES SOBRE LA AEROÍSLA LOTEOS EN EL RIO.

Clarín. Suplemento de Arquitectura (La 0.3). 11 de setiembre de 1995



"...Otro asunto estrechamente vinculado con los espacios libres es el que se refiere al destino de los terrenos creados por la construcción de la avenida Costanera. Los terrenos que se van ganando al río, por medio del dique perimetral que contiene las aguas del Plata, están resultando el lugar común de todas las iniciativas de desplazamiento o de creación de toda clase de instituciones públicas y privadas. A tal punto que si se diera cabida a todo lo que se quiere construir allí, sería necesario iniciar desde ya la construcción de una nueva costanera que ganase otra vez al río una nueva faja de expansión para la ciudad. A este procedimiento de avances sucesivos seguidos por la edificación podrá

*llamárselo con propiedad en el futuro: **El loteo del Río de la Plata**".*

Con estas palabras, pronunciadas el 5 de junio de 1933 en el curso de una conferencia brindada en la Facultad de Ciencias Exactas de la UBA, el Ing. Carlos María Della Paolera se convirtió en "el profeta del río" (al de la pampa ya lo teníamos).

La presión inmobiliaria sobre el Río de la Plata se inicia con el siglo. Los rellenos sobre la costa, que aproximadamente seguía la línea hoy determinada por la Av. Lugones, comienzan a principios de 1909 con Retiro y Palermo Chico. Continúan en la década de 1930.

En 1937 se inaugura la Costanera Norte en el tramo que llega hasta la calle La Pampa y queda habilitado el Parque de la Raza, espacio verde público oculto hoy bajo las pistas y los hangares del Aeroparque Jorge Newbery. Se habían usado los escombros de la demolición de Corrientes angosta y lo extraído por la construcción de las líneas B y C de subterráneos.

En 1958 comienzan las obras de relleno que en la década siguiente darían lugar a la Ciudad Universitaria, obra no concluida aún.

En 1978 se comienza a atacar la Costanera Sur con los escombros resultantes de las demoliciones para construir las autopistas del binomio Osvaldo Cacciatore y Guillermo Laura. Abandonado posteriormente el proyecto de ampliar la "city", la naturaleza transforma este sector en lo que es hoy la Reserva Ecológica Costanera Sur, privilegiada zona que bate récords mundiales de incendios intencionales con el objeto de volcar sus 350 hectáreas al mercado inmobiliario.

En la década de 1980, la Administración General de Puertos comienza a entregar "concesiones" sobre el río. Los funcionarios municipales no podían quedar ajenos a semejante iniciativa y es así que kilómetros de costa son devorados por los "concesionarios", ahora de la Municipalidad, que obtienen fabulosas ganancias al subalquilar terrenos que ellos mismos generan robándoselos al "más ancho del mundo", relleno por su cuenta y ampliando así las "concesiones" originales.

Los más altos funcionarios nacionales y municipales guardan un "respetuoso silencio" ante los miles de metros cuadrados de rellenos y construcciones clandestinas que violentan todas las leyes y códigos vigentes. Sólo falta rellenar frente al Aeroparque.

No es que se hayan olvidado. El inconveniente es que allí desemboca el famoso y entubado arroyo Maldonado, no obstante lo cual el ex Intendente Saúl Bouer le prometió a la Fuerza Aérea que haría un relleno complementario frente al sector militar del Aeroparque para instalar allí el Museo Aeronáutico como compensación por los terrenos cedidos para el paso de la Autopista 9 de Julio.

En julio de 1994 el Concejo Deliberante porteño aprobó una ordenanza por la cual la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires (o sea los vecinos), debe pagar una

nueva Costanera Norte a construirse por fuera de los rellenos ilegales, como nuevo límite de la ciudad sobre el río. Esta obra, de concretarse, contribuiría a blanquear la situación de los ocupantes ilegales del río (mal llamados concesionarios), pero coronaría "la profecía" de Della Paolera. El "loteo del Río de la Plata" vive una época de esplendor. Pero faltaba llegar al apogeo. Lo mejor siempre está por venir.

Y llegó el proyecto de la fantástica Aeroisla y la urbanización de los terrenos del Parque de la Raza para financiarla. Si observamos en forma detenida los planos publicados del -nuevamente- fantástico proyecto, podemos ver una delgada línea punteada indicando una futura ampliación de su superficie, prácticamente al doble, hacia el lado de tierra firme.

En su explicación ante las cámaras de televisión, el ingeniero aeronáutico Álvaro Alsogaray también explicó que esta isla artificial de más de 300 hectáreas de superficie era solo el principio. Las pistas se podrían alargar, las instalaciones ampliar, quizá los hoteles multiplicar. En fin, la realidad es que la isla fantástica es solo un módulo ampliable instalado en el espacio infinito. El medio en que se lo inserta parece ser el vacío cósmico. Si unimos todos estos datos con los que estamos trabajando, es decir, por un lado los rellenos que desde la costa avanzan río afuera y por el otro la isla fantástica que avanza hacia la costa...

A esta altura, evidentemente, nos está quedando chico esto de "loteo", creo que tendríamos que comenzar a hablar de "loteo y urbanización" del Río de la Plata.

Pero a todo esto, el río... Qué opina?

Desde las entidades vecinales, en especial desde las defensoras de los espacios verdes, de cierta interrelación con la naturaleza y de protección del ambiente, no podemos menos que enfrentar decididamente todo intento de alterar aún más el curso y la vida de nuestro río y de convertir definitivamente a Buenos Aires en una ciudad mediterránea sin horizonte (en el sentido literal de la palabra). Aquí hago mías las palabras de Berto Montaner: "Se perderán el horizonte y los amaneceres. Y la majestuosa imponentia que le da su infinita dimensión".

Sobre el destino del Parque de la Raza al mudarse el Aeroparque, tampoco hay ninguna duda: cien por ciento espacio verde público de acceso irrestricto. Solamente tendríamos que cambiarle el nombre. Me parece.

*Voy a terminar plagiando nuevamente a Della Paolera cuando en esa misma conferencia (5/6/33) cita al urbanista Roberto de Souza diciendo: "La primera preocupación de toda ciudad debe ser averiguar donde **no** se debe construir".*

Pero a este humilde arquitecto terrestre le queda una última duda: La Gran Pirámide... para cuándo?

Arq. Osvaldo Guerrica Echevarría

OBRAS DE MUY BAJO VUELO

Clarín. Diario de Arquitectura

19 de abril de 2004



Las obras previstas para el Aeroparque Metropolitano Jorge Newbery impiden recuperar importantes áreas verdes. En marzo de este año, la empresa concesionaria presentó, junto con el Gobierno Nacional y el de la Ciudad de Buenos Aires, un proyecto de ampliación: la idea es prolongar las cabeceras norte y sur para alargar las zonas de seguridad, construir túneles vehiculares y realizar la mano faltante de la AU Illia (hacia la avenida General Paz) desplazando las vías del ex Ferrocarril Belgrano para no tocar la superficie propia del Aeroparque. Las obras de infraestructura vial serían pagadas por el Gobierno Nacional y el de la Ciudad. De la ampliación de las instalaciones internas se haría cargo la concesionaria. El Estado correría con los gastos mayores, una inversión calculada en 280 millones de pesos. Y también con el costo político que demande la discusión con la población.

A todas luces, la intención es que el Aeroparque quede para siempre en su ubicación actual sin importar los costos financieros y ambientales que deban pagar los habitantes. El singular reparto de los gastos de la obra habla a las claras de quien va a ser el gran ganador si se concreta esta propuesta.

¿Y los espacios verdes?

Ya en 1961, se logró que la Av. Sarmiento -límite sur del Aeroparque- se desplazara formando la extraña curva que se observa actualmente. Entonces se logró alargar la pista a través del particular mecanismo de quitar el 50% del espacio verde adyacente denominado Bosque Alegre. Previamente, también se había eliminado por completo otro sector verde: el llamado Bosque Autóctono (comprendido entre La Pampa y la avenida Sarmiento). Estos dos sectores conformaban el gigantesco Parque de La Raza, más de 200 hectáreas rellenas en las décadas de 1920 y 1930, que contuvieron en su momento (1942), la primera Reserva Ecológica de la Ciudad de Buenos Aires.

Esta propuesta de la concesionaria debe ser tratada en todos los ámbitos y con todos los involucrados. Por un lado, con la población, que será la principal afectada por semejante instalación y el alto impacto ambiental negativo que tiene sobre el área (en este sentido, ya existe el antecedente de la Audiencia Pública celebrada en la Facultad de Derecho en marzo de 2001). También debe ser tratada con el Congreso Nacional, porque las tierras del Aeroparque y las destinadas a su ampliación en la cabecera norte son del dominio público del Estado Nacional (x). Y debe debatirse con la Legislatura porteña, porque ocupa un lugar importante en la trama urbana y los terrenos destinados a ampliar la cabecera sur son del dominio público de la Ciudad. Tampoco hay que olvidar el obligatorio Estudio de Impacto Ambiental que debería tener esta obra de "relevante efecto" (según el art. 30 de la Constitución porteña).

El Aeroparque debe mudarse en 2005 de la Ciudad, cumpliendo con el contrato original que le otorgó la concesión. Y cuando esto ocurra, según el Código de Planeamiento Urbano vigente, tiene que recuperar sus características de parque público.

(x) Error, son dominio público de la Ciudad.

Arq. Osvaldo Guerrica Echevarría
Asociación Amigos del Lago de Palermo

EN LA COSTANERA NORTE NADIE CUMPLE CON LA LEY.

Clarín ARQ / 13 de enero de 2009



Los terrenos hoy ocupados por el Aeroparque Jorge Newbery no siempre tuvieron ese destino; en un tiempo ni siquiera existían, eran agua.

En 1923, durante la administración del Intendente Noel, se iniciaron las obras de relleno que dieron lugar a la Costanera Norte. Continuaron durante aproximadamente una década con la realización del terraplén sobre el que se construiría la futura Av. Costanera Rafael Obli

gado entre las actuales calles La Pampa y Salguero. Quedó configurada así una gran laguna entre el nuevo terraplén costanero y el existente, que correspondía al Ferrocarril Central Córdoba (después FC Gral. Belgrano). Los trabajos de relleno se realizaron con refutado, tierras extraídas de la construcción de las líneas B y C de subterráneos y escombros de la demolición por el ensanche de la calle Corrientes. Esa laguna contuvo en su momento (1942), la primera Reserva Ecológica de la Ciudad de Buenos Aires; fue bajo la dirección de Carlos Thays II, quien también mandó plantar las tipas a las que hoy se mutila con tanto fervor.

En 1946 quedó inaugurado el Aeroparque Jorge Newbery sobre un sector de ese relleno, el denominado Bosque Autóctono (entre La Pampa y Av Sarmiento), que junto con el sector denominado Bosque Alegre (entre Av Sarmiento y la actual Salguero), conformaban el gigantesco Parque de La Raza, unas 200 hectáreas de parque público. El otro sector del Bosque Autóctono estaba ocupada por una pileta de natación pública con edificios anexos. Así las cosas, en la década de 1960 las piletas se convirtieron en playa de estacionamiento y a la Av Sarmiento se la desplazó formando la extraña curva que se observa actualmente. Así se logró alargar la pista a través del particular mecanismo de usar el 50% de la superficie del Bosque Alegre.

Llegada la era de las privatizaciones, el decreto 163/98, firmado por el entonces presidente Menem adjudicando las licitaciones aeroportuarias, fijó la obligatoriedad de que transcurridos siete años, la empresa adjudicataria, Aeropuertos Argentina 2000 -AA2000- debía abandonar el predio y construir otro aeropuerto en el Gran Bs As o ampliar el allí existente (Ezeiza).

Es así que en 2005 el Aeroparque debió mudarse; para ello, quedó previsto en el Código de Planeamiento Urbano aprobado en 2000 (Ley Nº 449), que al desocuparse, el predio pasaría a ser parque público (Distrito UP). **Pero no fue así.**

En marzo de 2004, **AA2000** -una empresa off shore con domicilio en la ciudad de Montevideo, según su manifestación ante la Bolsa de Comercio de Bs As- presentó en el Salón Blanco de la Casa de Gobierno, junto a funcionarios nacionales y de la Ciudad, un proyecto de ampliación del Aeroparque para suplir su obsolescencia: prolongar las cabeceras norte y sur para extender las zonas de seguridad; posibilitar la ampliación de la distancia entre la pista y la calle de carreteo en base a nuevos rellenos costeros; construir túneles vehiculares y la mano faltante de la AU Illia hacia la Av Gral.

Paz, desplazando las vías del ex Ferrocarril Belgrano. Las obras de infraestructura vial y de relleno serían pagadas por el Gobierno Nacional y el de la Ciudad. El Estado correría con los gastos mayores, incluyendo la absorción de la deuda de AA2000 que, en concepto de inversiones no realizadas y falta de pago de canon, ascendía a 800 millones de dólares.

Esta propuesta de la concesionaria debió ser tratada en varios ámbitos y con todos los involucrados: **con la población**, principal afectada por el alto impacto ambiental negativo que tiene sobre el área más densamente poblada de la ciudad; **en el Congreso Nacional**, porque las tierras del Aeroparque y las destinadas a ampliar su cabecera norte son dominio público del Estado Nacional (x); **en la Legislatura porteña**, porque implicaba la reconfiguración de un área importante de la ciudad y dentro de ella, la Plaza Bosque Alegre -dominio público de la Ciudad- destinada a ampliar la cabecera sur, debía ser (y lo fue) destruida.

Lejos de suceder algo de lo que hubiera correspondido, el 23/8/2004 el Gobierno Nacional (Ministro Julio De Vido) y el Gobierno de la Ciudad (Jefe de Gobierno Aníbal Ibarra) firmaron un Convenio "... a efectos de mantener el emplazamiento actual del Aeroparque Jorge Newbery". Además, la Ciudad se comprometió a desarrollar las obras de adaptación urbana al proyecto de ampliación y complementó su actuación con la no realización de la obligatoria Evaluación de Impacto Ambiental (art. 30 de la Constitución porteña).

Posteriormente, en agosto de 2005, el GCBA cumplió con el rito de celebrar una inocua Audiencia Pública para tratar el tema: un impasible Roberto Feletti -responsable de las obras por la Ciudad- escuchó durante varias horas a más de cien representantes de diversas organizaciones (entre ellos el que suscribe), oponerse al proyecto por diversas razones. Paralelamente, también se escucharon algunas voces contrarias a la iniciativa en marcha: algunas ONGs (Clarín Arq 19/4/04), algunos diputados de la Ciudad y el Consejo de Planeamiento Estratégico. Para los partidos políticos mayoritarios, el tema pasaba (y sigue pasando) desapercibido.

AA2000 está realizando su proyecto con la ayuda de los gobiernos Nacional y de la Ciudad. Logró que se hagan cargo de los gastos y la condonación de su deuda; también evitó invertir en otro aeropuerto. Quién paga los platos rotos?

(x) Error, son dominio público de la Ciudad.

Arq Osvaldo Guerrica Echevarría
Asociación Amigos del Lago de Palermo
APEVU / RENACE / CoPE

**DRA. CARRIÓ:
LA DIFAMACIÓN ES CORRUPCIÓN**

Con relación a las declaraciones efectuadas por la diputada nacional Elisa Carrió el día 31 de octubre del corriente año, en el programa televisivo "A dos voces" emitido por el canal de cable TN, manifiesto:

1. Son absolutamente falsas las expresiones que me atribuyó referidas a la Sra. Presidenta de la Nación, como también son falsas sus referencias a la concesión aeroportuaria cuya gestión encabezó.
2. La empresa a la que alude ha cumplido con todas sus obligaciones y pagos. Basta con señalar que en concepto de canon, que usted sostuvo que nunca hemos pagado, se han efectivizado 1600 millones de pesos hasta el presente, más la cesión al Estado Nacional del 15% de la participación accionaria.
3. No ha expresado fundamento alguno para sus afirmaciones temerarias hacia mi persona y nuestra organización, pero aclaro que no existe ninguna causa judicial, ni motivo alguno que las sustente.
4. He solicitado ejercer mi derecho a réplica a fin de aclarar la cuestión y tutelar mi crédito y honor.
5. Sin perjuicio de los fueros parlamentarios que la protegen de las diatribas irresponsables que habitualmente expresa sin pruebas ni fundamento, he dado instrucciones a mis abogados para que promuevan inmediatamente acciones legales por las expresiones agraviantes vertidas en mi contra.

Eduardo Eurnekian
L.E. 4.086.268

2012 noviembre 03. Solicitada de Eduardo Eurnekian en LA NACIÓN

Por gestiones de la Sociedad Ornitológica del Plata y del Comité Internacional por la Defensa de las Aves (Sección Argentina), se creará una «Reserva» en una de las Lagunas de la Costanera Norte.—En la sesión de C. D. realizada en el mes de mayo, el profesor H. S. GATTO informó a la C. D. de la existencia de unas lagunas en los terrenos ganados al río con la construcción de la Costanera Norte, cuya conservación consideraba sumamente conveniente, toda vez que

RIO DE LA PLATA
LAGO
Superficie de la zona a conservar
48 HECTAREAS
E.F.C.C. del ESTADO

Plano de la «Reserva» que se ha creado en los terrenos ganados al Río de la Plata con la construcción de la Avenida Costanera.

esta habitada por un gran número de aves acuáticas. Agregó que desde hacía varios años frecuentaba la zona y sorprendido por la riqueza de su fauna y flora, había iniciado, con el encargo de las colecciones del Museo Argentino de Ciencias Naturales, Sr. ANGELO R. ZORRA, una lista de las mismas con observaciones biológicas. Informó así mismo que las lagunas de referencia estaban siendo rellenadas por la Municipalidad con el objeto de hacer en la zona un «Parque aborigen», por lo que urgía hacer una gestión ante la Intendencia Municipal a fin de suspender los trabajos de rellanamiento por lo menos en una de las extensas lagunas limitada por las calles Dorrego, Avenida de los Ombúes, la Costanera y las vías de los Ferrocarriles del Estado.

La C. D. acogió favorablemente el proyecto del profesor GATTO y resolvió encomendar al mismo la redacción de una nota fundando la necesidad de conservar esa belleza natural.

1942. Revista El Hornero, editada por la Sociedad Ornitológica del Plata.

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

1985. Adjudicación de la concesión de aeropuertos. Fragmento del Decreto PEN N° 163/85

4. AA2000 es controlada en forma indirecta por Cedecor S.A., una sociedad constituida en la República Oriental del Uruguay, con domicilio en Plaza Cagancha 1145, piso 4°, Montevideo, República Oriental del Uruguay.

Cedecor S.A. controla a Corporación América S.A. ("CASA") y CASA (i) es propietaria del 28% del capital social y votos de AA2000 y (ii) controla a Corporación América Sudamericana S.A., quien es propietaria del 35% del capital social y votos de AA2000.

5. Conforme fue informado a esa CNV el 5 de mayo de 2004, AA2000 tomó conocimiento de que con fecha 3 de mayo de 2004 Società per Azioni Esercizio Aeroportuali S.E.A. se obligó a transferir a CASA el 26% del capital y votos de AA2000.

Dicha transferencia está sujeta a la previa autorización del Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos y al pago de la totalidad del precio de las acciones y aún no ha sido notificada a AA2000 por los accionistas, por lo que aún no se ha registrado en el libro de registro de accionistas de la sociedad.

2004 noviembre 09. Presentación de Aeropuertos Argentina 2000 en la Bolsa de Comercio de Buenos Aires (fragmento)

NO A LA RENEGOCIACION DEL CONTRATO CON AEROPUERTOS ARGENTINA 2000

AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 LE DEBE A LOS ARGENTINOS 947 MILLONES DE PESOS DE UN CANON QUE NUNCA PAGO. SE TRATA DE UNA DEUDA QUE NO DEBE SER PERDONADA PUES LA EMPRESA INCUMPLIO PRACTICAMENTE TODAS LAS OBLIGACIONES ESTIPULADAS EN EL CONTRATO DE CONCESION.

¿POR QUE EL ESTADO ARGENTINO ELIGE ASOCIARSE CON ESTA EMPRESA, CONDONANDO UNA DEUDA MULTIMILLONARIA, PUDIENDO SENCILLAMENTE RESCINDIR EL CONTRATO DE CONCESION DE AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 SIN COSTO ALGUNO PARA LOS CONTRIBUYENTES?

EL ESTADO ARGENTINO HIZO LO CORRECTO AL RESCINDIR LOS CONTRATOS CON AGUAS ARGENTINAS Y CON EL CORREO ARGENTINO DEBIDO A INCUMPLIMIENTOS REITERADOS E INJUSTIFICADOS. ¿POR QUE HABRIA DE CAMBIAR ESE CRITERIO RESPECTO DE AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 QUE SE ENCUENTRA EN LA MISMA O AUN PEOR SITUACION DE INCUMPLIMIENTO?

LA OPINION PUBLICA DEBE TOMAR CONCIENCIA DE QUE CON EL NUEVO CONTRATO DE CONCESION AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 DEJARIA DE PAGAR E INVERTIR 3.700 MILLONES DE DOLARES.

ESTO EQUIVALE A MAS DEL DOBLE DE LO QUE EL ESTADO HA INVERTIDO EN LOS PROGRAMAS SOCIALES DE LOS AÑOS 2005 Y 2006, QUE BENEFICIAN NADA MENOS QUE A OCHO MILLONES DE ARGENTINOS CADA AÑO.

CON LA RENEGOCIACION DEL CONTRATO, AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 AGRAVARA SU CONDICION MONOPOLICA AL SUMAR EN CONDICIONES DE TOTAL DISCRECIONALIDAD LA EXCLUSIVIDAD EN OTROS SERVICIOS QUE HOY SON PRESTADOS POR TERCEROS, COMO COMBUSTIBLE, ARRIENDOS DE ESPACIOS, MOSTRADORES, SERVICIOS DE RAMPA Y OTROS SUMINISTROS.

LA RENEGOCIACION DEL CONTRATO ES UNA GARANTIA PARA AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 DE OBTENER UNA RENTABILIDAD ASEGURADA EXORBITANTE E INJUSTIFICADA, SIN COMPROMISOS CLAROS QUE CUMPLIR.

POR ESO, IATA (LA ASOCIACION DE TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL), QUE REUNE A MAS DE 260 AEROLINEAS EN TODO EL MUNDO, REPRESENTANDO EL 94% DEL TRAFICO AEREO INTERNACIONAL, SOLICITA AL ESTADO NACIONAL QUE PROCEDA A LA RESCISION DEL CONTRATO DE CONCESION DE AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 POR CONSIDERARLO ABSOLUTAMENTE CONTRARIO AL DESARROLLO DE LA INDUSTRIA AEROCOMERCIAL, AL TURISMO Y AL INTERES NACIONAL.

2006 diciembre 17. Solicitada de IATA publicada en LA NACIÓN