

## Desarrollo

Se entiende al sistema de transporte aéreo (STA) como una actividad aeronáutica que conlleva un servicio al usuario, al pasajero, y a la carga, ya sea en forma integrada o desagregada por lo que debe ser visto como un sistema destinado a satisfacer las necesidades de la sociedad en contexto de planificación estratégica en función de objetivos y políticas de Estado.

Entre las funciones que cumple el sistema, además de las netamente comerciales, se destacan la integración territorial, activación de las economías regionales, coberturas en términos de sanidad y otros servicios, defensa, y actividades deportivas o recreativas entre otras tantas.

En este contexto surge entonces que el transporte aéreo debe ser visto como un elemento de impacto económico social significativo.

Naturalmente para que éste funcione adecuadamente, en un todo de acuerdo con la protección ambiental que el emplazamiento y su entorno merecen, en un marco de seguridad operacional y seguridad de la aviación (*safety y security*), buscando regularidad y eficiencia en un contexto de imperio de la ley, deben articularse adecuadamente diversos elementos constitutivos que hacen al óptimo funcionamiento del sistema, los cuales deberían estar en concordancia con la normativa nacional de aplicación en el contexto de la normativa internacional y en la de los acuerdos bilaterales o multimodales existentes.

Asimismo, este sistema de articulación y vinculación territorial no se encuentra aislado sino que es parte de un sistema mayor por cuanto está asociado a otros medios de movilidad con los que necesita interactuar de manera simbiótica. De esta manera el sistema el STA debe funcionar como parte de un sistema global de transporte (SGT) constituido por el modo de transporte terrestre (en todas sus vertientes), el modo de transporte aéreo y el modo de transporte marítimo y fluvial.

Vale comentar que toda planificación de un sistema de transporte nacional multimodal debe contemplar dentro de sus estrategias de desarrollo al transporte por ductos en contexto de logística integrada.

Por otra parte tiene sentido hablar de un sistema global de transporte cuando este está planificado al servicio y en el contexto de los objetivos estratégicos del Estado en base a las políticas definidas por éste para sí mismo. Este contexto permite, a su vez, definir planes estratégicos de desarrollo específicos, pudiendo ser un Plan Estratégico Territorial (PET) la génesis del resto de los planes. En este plan se debería reflejar las variables de análisis, el estado actual de situación, los indicadores y las dimensiones de análisis, el diagnóstico del mismo, el modelo deseado de país y las líneas estrategias de desarrollo entre otros contenidos fundamentales.

Naturalmente dicho PET debería estar en sintonía con otros planes estratégicos de desarrollo, pudiéndose ser alguno de ellos: un PE en turismo, o un PE en comercio exterior, o un PE en desarrollo industrial, o un PE en desarrollo agropecuario, y así siguiendo. Dichos planes deberían ser de interés mancomunado y articulado entre la nación, las provincias, los

corredores productivos y los municipios entre otros tantos sectores. Naturalmente esto dependerá de la escala con la que se desee trabajar, red o interurbanas (nacional, regional, provincial), ó local (sub urbana, urbana) entre otras tantas posibles.

Es entonces en dicho contexto, en el marco del sistema global de transporte, es que tienen sentido los conceptos de multimodalidad, interconectividad y complementariedad.

En este marco de contextos surge naturalmente el plan inter y multimodal de transporte para luego concluir en el plan estratégico de desarrollo del sistema aéreo donde los ejes primarios de desarrollo son

- La infraestructura aeroportuaria compuesta por los campos de vuelo, sus instalaciones, equipamientos, servicios en un contexto de roles y de diferentes modelos de gestión.
- La infraestructura de navegación aérea compuesta por los diferentes estructuras que conforman el espacio aéreo, sus instalaciones terrestres, sus equipamientos satelitales y los servicios asociados de seguimiento, control y vigilancia.
- Los operadores aéreos entre los que figuran las aerolíneas comerciales, aerolíneas de fomento, organismos oficiales, servicios de taxi aéreo, servicios sanitarios, y otros.

En un todo de acuerdo con:

- La Normativa de aplicación nacional e internacional compuesta por una amplia biblioteca que tiene un carácter altamente dinámico de permanente revisión y actualización.
- La Seguridad operacional por ser este un objetivo nacional en el contexto de los objetivos estratégicos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).
- Los Modelos de gestión de las infraestructuras por cuanto buscan optimizar el uso de los recursos antes de realizar inversiones en infraestructuras en el contexto de la planificación.
- La Modelos de protección ambiental por ser este un objetivo nacional en el contexto de los objetivos estratégicos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), sin perder de vista sus interacciones con la Organización Mundial de Salud (OMS) y con la Organización Mundial de Comercio (OMC).

Teniendo presente lo anterior es que surgen las siguientes fortalezas, debilidades y oportunidades y amenazas del transporte aéreo en Argentina.

### **Fortalezas**

Se presentan a continuación las fortalezas del sistema de transporte aéreo argentino que se entienden relevantes.

<p><b>F01- Normativa de aplicación nacional.</b> Al ser la República Argentina adoptante del Convenio de Chicago dispone de una amplia normativa internacional de referencia que es utilizada como base de referencia para el desarrollo de la propia reglamentación con el fin de regular el transporte aéreo en nuestro país, en acuerdo con los convenios regionales suscriptos.</p>
---

**F02- ANAC.** La República Argentina cuenta, desde el 2007, con una administración nacional de aviación civil por fuera del ámbito militar, que actúa regulando, fiscalizando y certificando las actividades aeronáuticas comerciales, de aviación general y deportivas, proporcionando una infraestructura aeronáutica adecuada y velando por la mayor eficiencia de los servicios de la navegación aérea de acuerdo a las leyes y normativas nacionales y a los convenios internacionales suscriptos.

**F03- JIAAC.** La República Argentina cuenta, desde el 2010, con la Junta de Investigaciones de Accidentes en Aviación Civil como organismo descentralizado en la órbita de la Secretaria de Transporte del Ministerio del Interior y Transporte de la Nación. Esta junta actúa para determinar las causas de los accidentes e incidentes que ocurren en el ámbito de la aviación civil, cuya investigación técnica corresponde instituir, así como recomendar acciones eficaces dirigidas a evitar accidentes e incidentes aéreos en el futuro, a fin de promover la seguridad en el citado ámbito.

**F04- ORSNA.** La República Argentina cuenta con el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos que tiene como misión velar por la operación confiable de los servicios e instalaciones aeroportuarias de acuerdo con las normas nacionales e internacionales aplicables; impulsar la adecuación de la capacidad aeroportuaria, contemplando la integración de las distintas áreas y territorios nacionales, como así también el incremento del tráfico aéreo; asegurar la igualdad, el libre acceso y la no discriminación en el uso de los servicios e instalaciones aeroportuarias; y procurar que las tarifas que se apliquen por los servicios prestados sean justas, razonables y competitivas.

**F05- Normativa de aplicación regional.** Argentina ha firmado compromisos para la puesta en vigencia de los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR) con el fin de disponer de estándares unificados a nivel regional potenciando así la relación con los principales socios del Mercosur y de la Unasur.

**F06- UUNN -OACI.** Argentina participa en el consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, y tiene voz y voto en este órgano de naciones unidas lo que le permite conocer cabalmente las tendencias de la actividad aérea y le da la posibilidad de interactuar, influenciar, corregir y anticipar lo venidero.

**F07- UUNN - CAEP-OACI.** Argentina participa de manera activa en el CAEP (Committee on Aviation Environmental Protection) de la Organización de Aviación Civil Internacional lo que demuestra un compromiso con el desarrollo sustentable de las operaciones aéreas en un todo de acuerdo con uno de los objetivos de estratégicos de la OACI.

**F08- Formación Profesional - Universidades.** Argentina cuenta con cuatro Universidades Nacionales (UNLP, UNC, UTN-Regional Haedo, e IUA de Córdoba) que forman ingenieros aeronáuticos que luego pueden desarrollar tareas profesionales en las distintas actividades que el sistema de transporte aéreo

nacional e internacional involucra. Cuenta además con una universidad provincial (UPE) orientada a la formación aeronáutica.

**F09- Formación Técnica - CIAC y escuelas aeronáuticas.** Argentina cuenta con el CIPE que es un Centro de Instrucción en Aviación Civil destinado a la formación técnica de profesionales y técnicos del quehacer aeronáutico nacional. Cuenta además con universidades y escuelas formadoras de técnicos aeronáuticos.

**F10- Incentivo de la actividad aeronáutica.** Argentina cuenta con numerosas escuelas de pilotos civiles y privados que permiten la formación de una amplia base de pilotos que desarrollan su actividad en los distintos aeroclubes distribuidos en los numerosos campos de vuelo en el ámbito de la República.

**F11- Interrelación Estado - Universidades.** En los últimos años se incrementado y fortalecido la relación entre el Estado y las Universidades del que hacer aeronáutico permitiendo que estos ámbitos de estudio puedan aportar sus conocimientos y visiones al servicio del bien común.

**F12- Capacidad de Producción - FADEA.** Argentina cuenta capacidades instaladas y potencialidades diversas para el desarrollo y fabricación de aeronaves.

**F13- Fabricantes Privados – CICARE y otros.** Argentina cuenta con producción de helicópteros que se exportan al mundo, actualmente se encuentra en proceso de certificación de una de estas helicópteros siendo éste un hito en nuestro país. Asimismo cuenta con fabricación de aeronaves experimentales y de bajo porte.

**F14- Talleres Aeronáuticos.** Argentina cuenta con una serie de talleres habilitados, con distintos alcances, para el mantenimiento de motores y fuselajes de aeronaves.

**F15- Centros de investigación y desarrollo.** Argentina cuenta capacidades instaladas para desarrollar diferentes sistemas y diferentes componentes de aeronaves y sistemas asociados de navegación, un ejemplo de ello es el desarrollo de satélites, de vectores lanzadores para estos, de radares primarios y radares secundarios, de sistemas de aproximación soportados en técnicas GNSS.

**F16- Infraestructura aeroportuaria existente.** La República Argentina cuenta a lo largo y ancho de su territorio con una amplia red de campos de vuelo con potencial de desarrollo y crecimiento.

**F17- Aeródromos Concesionados.** Se dispone de una red de 34 Aeropuertos concesionados a AA2000, 3 a London Suplly, y dos en modalidad individual (Neuquén y Bahía Blanca. Esto se corresponde con políticas de competitividad y jerarquización de los campos de vuelo.

**F18- Aeropuertos de Ezeiza y Aeroparque como Hub operacionales.** Son los principales aeropuertos del país, por el carácter de sus operaciones, las cantidades de pasajeros y carga que registra; siendo además el más claro en

cuanto a su rol y funcionalidad. El efecto de su continua y creciente evolución no debe repercutir desfavorablemente en el resto de los aeropuertos de la red, sino que los mismos deben aprovechar esa claridad de definición para trazarse una política clara de desarrollo. Todo gran aeropuerto se nutre de pequeños y viceversa, razón por la cual se asienta su crecimiento y se hace potencialmente mayor.

### Debilidades

Se presentan a continuación las debilidades del sistema de transporte aéreo argentino que se entienden relevantes.

**D01- Planificación de red – Visión sistémica.** No se vislumbra una conciencia cabal de la planificación bajo los criterios de multimodalidad, complementariedad e interconectividad en contexto de red al servicio de planes estratégicos de desarrollo por parte de los organismos pertinentes.

**D02- Articulación organismos del estado de red – Deficiencia.** Resulta evidente la falta de articulación entre los distintos actores con responsabilidad en lo que debería ser un interés común.

**D03- Fuentes de información.** Resulta complejo acceder a información relevante con atributos de calidad y cantidad. No coinciden, en algunos casos, los datos suministrados por las diversas fuentes de información. Al mismo tiempo, se observa una deficiencia considerable respecto al contenido de datos relevantes a la hora de definir el estado de situación de cada aeropuerto en particular.

**D04- Sistemas de base de datos y sistemas geo referenciados.** No se cuenta con base de datos de libre disposición ni de un sistema geo referenciado pleno que vincule a las infraestructuras destinadas al transporte aéreo con otros modos de transporte.

**D05- Normativa de Internacional OACI - Desvíos.** Esto esencialmente se presenta en el área de movimiento y en las zonas asociadas de los aeropuertos, y en el espacio aéreo circundante inmediato (por ejemplo no existe, en muchos aeropuertos, área de seguridad de extremo de pista –RESA-, en algunos los anchos y las longitudes de franjas de pistas son inadecuadas, en otros los cercos perimetrales se localizan demasiados cerca de la áreas operativas, y solo por mencionar algunos situaciones particulares).

**D06- Normativa de aplicación – Actualización.** La dinámica de los cambios permanentes en la normativa internacional de referencia con lleva un retraso en la actualización de las normas locales de aplicación.

**D07- Aeropuertos certificados - Ausencia.** El país no cuenta con aeropuertos certificados que indiquen que los mismos cumplen con los estándares internacionales exigidos.

**D08- Aerolínea de bandera – Financiación.** ARSA y AUSA dependen fuertemente de los recursos del Estado. Esta situación le confiere debilidad por cuanto depende de las decisiones políticas de los gobiernos de turno.

**D09- Aerolíneas regionales – Incentivo.** No se fomenta la creación de nuevas aerolíneas regionales por cuanto, entre otros, no se generan las audiencias públicas necesarias para ello pueda ser debatido.

**D10- Concentración.** Si bien en los últimos años se han abierto nuevas relaciones a través de los corredores federales es cierto que del análisis preliminar de las rutas aéreas surge que la actividad se centraliza principalmente sobre el eje medio del país con centro en Buenos Aires, con ejes complementarios que surcan el país en dirección noreste y sudoeste.

**D11- No uniformidad.** Se observa un desbalance de cobertura y falta de intermodalidad de accesos en varias regiones del país. De éste modo aparecen zonas deprimidas en las que se dificulta el acceso por otro medio de transporte.

**D12- Roles de los aeropuertos.** Falta de claridad de objetivos y funcionalidad de la mayoría de los elementos del sistema producto de falta de planificación en concepto de red.

**D13- SNA – Radios de influencia.** Se evidencian algunos casos de aeródromos muy cercanos cuyos radios de influencia se encuentran solapados. Ejemplo de esto último son: El Aeropuerto Internacional "José de San Martín", Resistencia Chaco y el Aeropuerto Internacional de Corrientes "Dr. Fernando Piragine Niveyro", Corrientes, cuyos predios se encuentran a menos de 40 km por tierra; El Aeropuerto Internacional de Neuquen "Presidente Perón", Neuquén, y el Aeropuerto de Gral. Roca "Dr. Arturo Umberto Illia", Río Negro, ubicados a poco más de 50 km; El Aeropuerto Internacional de Trelew "Almirante Marco Andres Zar" y el Aeropuerto de Puerto Madryn "El Tehuelche", ambos de Chubut, ubicados también a poco más de 50 km por tierra; El Aeropuerto Internacional de Salta "Martín Miguel de Güemes", Salta, y el Aeropuerto de Jujuy "Governador Horacio Guzman", Jujuy, cuya distancia ortodrómica es de aproximadamente 60 km.

**D14- Aeropuertos Mixtos.** Varios aeropuertos son de uso civil y militar. Si bien la existencia de uno no impide la del otro, esta convivencia podría repercutir negativamente en el normal desarrollo del aeropuerto como así también en sus estrategias de crecimiento.

**D15- Falta de restricciones al uso del dominio en el entorno aeroportuario.** En muchos aeropuertos se observa un entorno poblacional muy cercano limitando futuros crecimientos.  
Por otro lado también se observa la presencia de elementos (naturales o artificiales) sobre las sendas de aproximación o despegue, pudiendo constituir

inconvenientes desde el punto de la seguridad operativa así como también limitar las capacidades de esas pistas y consecuentemente la del mismo aeropuerto. Adicionalmente las construcciones artificiales (edificios, viviendas, caminos, líneas de tendido eléctrico entre otros) pueden llegar a limitar el crecimiento futuro del aeropuerto, o bien pueden obligar a realizar expropiaciones de dichos dominios con las consecuentes inversiones correspondientes, o bien pueden obligar, en un futuro a la necesidad de mudar el aeropuerto.

Esto se da fundamentalmente porque los códigos urbanos de las ciudades donde los campos de vuelo se encuentran emplazados no contemplan la realidad operacional aeronáutica en virtud de la ignorancia que sobre la misma se tiene.

**D16- Competitividad territorial** - Falta de espacios internos y/o externos disponibles para futuros crecimientos del aeropuerto. Esto se evidencia particularmente en ciertos aeropuertos.

**D17- Planificación articulada** - En la mayoría de los casos no existe planificación conjunta entre la ciudad y el aeropuerto y entre el aeropuerto y la aerolínea, lo que conlleva a la deficiencia de las inversiones.

**D18- Planes Maestros Aeroportuarios** - Ausencia de planes maestros en varios aeropuertos del SNA. Y en aquellos que se han realizados no han sido desarrollados en un contexto de red por cuanto esa no ha sido la visión del estado. Cada campo de vuelo se lo planifica como un elemento aislado en si mismo.

**D19- Uso inadecuado de la infraestructura disponible.** A pesar de disponer de varios aeropuertos con capacidad para absorber tráfico internacional, la mayoría de las rutas internacionales se centralizan en Buenos Aires.

**D20- Radarización - Falta de cobertura.** El país no cuenta con cobertura plena de su espacio aéreo lo que atenta contra la seguridad operacional y la seguridad nacional por cuanto no se dispone todo el tiempo de la ubicación espacio tiempo durante toda la ruta, por otro lado esta situación obliga a dar mayores separaciones atentando así con la capacidad potencial del sistema aéreo nacional.

**D21- Equipamiento de navegación y aproximación.** El país cuenta con equipamiento antiguo en lo que se refiere a equipos soporte de navegación siendo en algunos casos, difícil el mantenimiento de dichos equipos. Por otro lado esta región del mundo se ve afectada por una mancha en la ionosfera que genera perturbaciones en las señales de los sistemas GNSSA. Finalmente pocos aeropuertos cuentan con sistemas de aproximación de precisión que le permitirían evitar las cancelaciones que muchas veces se dan por condiciones meteorológicas adversas.

**D22- Planes de estratégicos de desarrollo.** Muchos de los planes de desarrollo del país son solamente líneas de intención que no profundizan ni el que, ni el cómo, ni el cuándo.

**D23- Relación AUSA – Aeródromos – Dependencia.** Muchos aeropuertos son altamente dependientes de la AUSA por lo que si esta empresa cancelara sus vuelos el aeropuerto dejaría de tener sentido para la actividad aerocomercial.

### Oportunidades

Como en los casos anteriores a continuación solo se indican aquellas oportunidades que se entienden relevantes.

**O01- Extensión Territorial.** Argentina es el octavo país en extensión territorial lo que lo posiciona como un territorio donde el transporte aéreo debería ser protagonista y relevante.

**O02- Políticas de estado.** Existe planificación básica en diversas materias (territorial, turismo, industria, agroalimentario entre otras). Lo que posibilita tener las primeras referencias para el desarrollo.

**O03- Industria del Turismo.** Los que se destacan por su importancia, variedad y cantidad, distribuidos a lo largo del territorio nacional, y cuya demanda generada es factible de absorber mediante el modo aéreo de transporte.

**O04- Productos de alto valor agregado.** La industria Argentina cuenta con tipos de producciones factibles de ser transportadas mediante el modo aéreo de transporte, entre los que se destacan los productos perecederos (frutihorticultura, floricultura, etc), así como productos de alto valor agregado.

**O05- Aerolínea de bandera - Optimización de flota.** ARSA-AUSA están en proceso de unificación y optimización de flotas lo que le permite bajar los costos operacionales, incrementar los niveles de seguridad operacional, y minimizar los impactos ambientales.

**O06- Aerolínea de bandera - Nuevas rutas.** AUSA ha generado nuevos corredores que han permitido la descentralización de las operaciones evitando que todo pase por aeroparque en lo que vuelos domésticos se refiere, mientras que a nivel internacional se han recuperado rutas.

**O07- Procedimientos de nueva generación.** ANAC continúa con el proceso de certificación de varias rutas bajo concepto PBN. Esta situación permitirá optimizar los tiempos, reducir los costos y minimizar los impactos ambientales derivados de las operaciones al tiempo de optimizar la capacidad del espacio aéreo.

**O08- Espacio Aéreo poco congestionado.** El espacio aéreo argentino cuenta con diversas oportunidades para incrementar en su capacidad



## Amenazas

Como en los casos anteriores a continuación solo se indican aquellas amenazas que se entienden relevantes.

**A01- Terrorismo Internacional.** Claramente éste es, un enemigo del transporte aéreo en el mundo, y la Argentina naturalmente no escapa a ello. Esta situación trae aparejado cambios significativos de estrategias operativas de facilitación que conllevan nuevas instalaciones, equipamientos, procedimientos, modelos de gestión, nuevos sistemas de implementación entre otros.

**A02- Enfermedades infecto contagiosas como por ejemplo el SARS,** situación similar a la anterior ya que repercute significativamente sobre la demanda y el desarrollo de la actividad aérea.

**A03- Evolución de las aeronaves.** El avance de la tecnología y el mercado de la industria aeronáutica, hace que la evolución de las aeronaves sea continuamente creciente. Esta situación repercute en algunos casos negativamente por cuanto obliga a la readecuación de infraestructuras a los efectos de satisfacer las necesidades de las aerolíneas usuarias de aeronaves como por ejemplo el A-380.

**A04- Precio, fluctuación y escasez del Petróleo.** Las variaciones del mercado (que, por lo general, responde a intereses foráneos) afectan de manera significativa al transporte aéreo por cuanto un porcentaje relativo del costo operativo de la aeronave se relaciona con el combustible. También es cierto que un porcentaje elevado se corresponde con impuestos que el propio Estado le aplica.

**A05- Modelos de gestión de las infraestructuras.** Por lo general se apunta al desarrollo de la infraestructura de campos de vuelo antes de optimizar los modelos de gestión de dichas infraestructuras e instalaciones. No se busca incrementar las horas punta para así sacarle el máximo rendimiento a la infraestructura operativa existente desaprovechando así slots disponibles,

**A06- Modelos de gestión del tráfico aéreo.** Las actuales condiciones de control y seguimiento de las aeronaves en ruta afectan de manera negativa la capacidad del sistema aéreo.

**A07- Modelos de prognosis.** No existen modelos adecuados que permitan inferir, con un nivel de incertidumbre aceptable, lo venidero respecto de carga, pasajeros y aeronaves.

**A08- Mercados de bonos de carbono** Existen grupos de trabajo que están desarrollando diferentes modelos de comercialización de bonos de carbón que terminarán afectando, de una u otra manera, a nuestro transporte aéreo ya que en un futuro inmediato pasaremos a un sistema de compensaciones que contemplan aspectos de contaminación ambiental en función de las diferentes intereses y realidades operacionales que existen.

**A09- Países cercanos con realidades diferenciadas.** Es evidente que las condiciones de países cercanos con estabilidades y panoramas claros de gestión pueden afectar nuestro transporte aéreo ya que la competencia tiene una escala regional de actuación.

**A10- Organismos con diferentes visiones** Las diferentes visiones y criterios que se tiene del sistema de transporte aéreo por parte de los principales actores del sistema repercute negativamente en el desarrollo del transporte aéreo. Además, en la mayoría de los casos, no se cuenta con una visión sistémica del transporte.

### Conclusiones generales

Es evidente que el sistema de transporte aéreo resulta una herramienta fundamental para el desarrollo económico y social del país; no solo contribuyendo directamente en el PBI del país, generando salarios, utilidades y pago de impuestos, sino fomentando las industrias regionales y las exportaciones; cumpliendo además un servicio social en términos de integración territorial, conectividad, accesibilidad, sanidad, capacitación, entre otros.

También es cierto que resulta necesario la optimización de los recursos para los cual deben existir estudios globales en sus diferentes escalas de actuación pero integrados en un contexto de desarrollo estratégico a corto, mediano y largo plazo.

En este contexto surgen los siguientes aspectos sobre los que se debería prestar atención en primera instancia:

- ✓ El acceso a la información (calidad –uniformidad e integridad-, y cantidad) de libre disposición, ya que resulta complejo construir indicadores precisos de calidad de gestión, de planificación, de diseño, y de operación entre otros.
- ✓ La coordinación y articulación entre los distintos organismos del estado que hacen a la fiscalización, control, supervisión y normalización del sector a los efectos de aunar criterios.
- ✓ El desarrollo de estudios integrales que hagan a la multimodalidad, conectividad y complementariedad del transporte por cuanto no existe este concepto en la mayoría de los organismos involucrados.
- ✓ Las visiones integrales entre la gestión operacional y la gestión ambiental por cuanto la problemática no está aborda desde una perspectiva mancomunada en el contexto de la gestión integral.
- ✓ El desarrollo de estudios que permitan la optimización de modelos de gestión que involucren la condición de los aeródromos de origen y destino, así como la estructura del espacio aéreo, con el objetivo de optimizar las inversiones en infraestructura, equipamientos y servicios.

- ✓ La normativa de aplicación por cuanto esta está en constante cambio sobre todo en este momento donde se está en un proceso de adecuación de la normativa local a una regional latinoamericana.
- ✓ Los planes nacionales desarrollados (PET, Turismo, industrial, otros) no recogen o no profundizan sobre la componente aeronáutica en sus estrategias de desarrollo.
- ✓ La articulación entre los distintos planes estratégicos de desarrollo que actualmente tiene el país debe ser profundizada partiendo primero del fortalecimiento de dichos planes.
- ✓ La situación particular de muchos aeropuertos ya que son netamente dependientes de la aerolínea de bandera.
- ✓ La gestión de la aerolínea de bandera que resulta altamente dependiente de los recursos del Estado Nacional.
- ✓ Las acciones conducentes a fomentar, a través de los medios que correspondan, nuevas aerolíneas regionales.
- ✓ El proceso de adecuación a normativa internacional de aquellos aeropuertos destinados a operaciones internacionales ya que actualmente no existen aeropuertos certificados.
- ✓ La visión de red en el desarrollo de los planes maestros por cuanto los mismos se desarrollan muchas veces como elementos aislados del sistema.
- ✓ La configuración del SNA actual por cuanto no surge de un estudio de red.
- ✓ Los modelos de inversión en todos los aspectos que hacen al sistema de transporte aéreo asociados a los diferentes modelos de gestión de las infraestructuras existentes.
- ✓ La planificación articulada con otros medios de transporte por cuanto esta no está presente en la mayoría de los casos.
- ✓ Planificación articulada entre la planificación del transporte aéreo y la planificación urbana. La mayoría de los Códigos urbanos favorecen la radicación de viviendas y otros usos en los entornos aeroportuarios que terminan perjudicando la capacidad operacional de los aeropuertos y sus posibilidades de crecimiento trasformando esta situación en una competencia territorial despareja por cuanto los municipios desconocen las leyes aeronáuticas.
- ✓ El Plan nacional de radarización por cuanto aun no está finalizado, siendo este uno de los cuellos de botella del sistema.
- ✓ Los nuevos procedimientos operacionales de navegación aérea de última generación ya que el país apuesta al desarrollo con tecnología local de equipos de aumentación terrestres.