



Federalismo en turbulencia: la distribución fondos para obras en el sistema nacional de aeropuertos y su impacto en Rosario

En análisis de las cifras muestra desequilibrios que afectan la competitividad de ciudades clave como Rosario, cuya estación aérea forma parte de los que paradójicamente se denominan aeropuertos del “Grupo B” y que parecieran ser tratados como “de segunda”.

Según la información elaborada por la Gerencia de Infraestructura Aeroportuaria del Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA), a partir de un pedido de acceso a la información pública, durante el año 2024 y 2025, se presupuestaron obras por **USD 211.820.301** en 13 aeropuertos del país. El grado de ejecución de las partidas asciende a **USD 71.812.97**. Llamativamente, ninguna de esas obras se ejecuta actualmente en alguno de los 22 aeropuertos no concesionados existentes en la República Argentina, que paradójicamente se denominan “grupo B”. Pareciera que son considerados aeropuertos de “segunda”.

Es dable destacar que parte de las obras implican la construcción de nuevas terminales completas como el caso de San Juan cuyo presupuesto actualizado asciende a \$11 mil millones al 90% de avance, así como remodelaciones y ampliaciones tal es el caso de Salta, cuyo presupuesto actualizado de obras es de \$97 mil millones con un grado de avance del 30%; Resistencia, con un presupuesto de \$29 mil millones y un grado de avance del 8%; Formosa con un presupuesto de actualizado de 30 mil millones y un grado de avance del 42% y San Rafael, con un presupuesto de \$11 mil millones y un grado de avance del 43\$, entre otros casos. Ni un peso para Rosario. Tampoco para Paraná. Asimismo, se encuentra en proceso de licitación una obra para el Aeropuerto de Tucumán que asciende a 58 millones de dólares.

Ahora bien, ¿Cómo se compone el sistema nacional de aeropuertos? ¿Cómo se financian las obras? ¿De dónde provienen los fondos?

El Sistema Nacional de Aeropuertos (SNA) está integrado por 57 aeropuertos distribuidos en todo el país. Estos aeropuertos se agrupan en dos categorías principales: Grupo “A” y Grupo “B”.

El Grupo A comprende los 35 aeropuertos que fueron concesionados en 1998 a la empresa Aeropuertos Argentina 2000 S.A. Por su parte, el Grupo B incluye a los restantes 22 aeropuertos del SNA, que son administrados por entes públicos provinciales/municipales u otros concesionarios privados. En este segundo grupo se encuentran





aeropuertos relevantes operados fuera del contrato principal, como el Aeropuerto Internacional de Rosario, Ushuaia, El Calafate, entre otros.

De este modo, el SNA combina aeropuertos bajo concesión nacional unificada (Grupo A) con aeropuertos gestionados localmente o por concesionarios alternativos (Grupo B), abarcando prácticamente todas las terminales aéreas de uso público del país.

Recaudación del fondo fiduciario del SNA

Para financiar las inversiones en infraestructura aeroportuaria en todo el país, en la renegociación de contratos de servicios públicos posterior a la crisis del 2001, el Estado Nacional estableció un nuevo acuerdo con el concesionario privado, sustituyendo el canon por un aporte al “Fideicomiso para el Fortalecimiento del Sistema Nacional de Aeropuertos”, destinado principalmente a obras de infraestructura y mantenimiento.

Mediante el Decreto 1799 del año 2007, se estableció la obligación del concesionario de destinar el 15% de sus ingresos brutos al fideicomiso del SNA. El Anexo III del Dec. 1799/07 estableció que el 15% será aplicado de la siguiente forma: 11,25% al Fideicomiso para obras del SNA (previa detracción del 30% para su depósito en cuenta a la orden de ANSES); 1,25% al Fondo para estudios, control y regulación de la Concesión; y 2,5% al Fideicomiso para obras del Grupo “A” del SNA. Esta distribución según el instrumento constitutivo del fondo, no deja dudas respecto a que los fondos recaudados por el 11,25% incluye a los aeropuertos Grupo B.

El espíritu detrás de la creación del fideicomiso indica que los aeropuertos más rentables contribuyan a solventar obras en los aeropuertos más deficitarios o con menor tráfico y menor ingreso, garantizando así un desarrollo equilibrado a nivel federal. Diversa normativa del ORSNA confirma el sentido de los fondos recaudados en el fideicomiso.

Según los considerandos de la Resolución 2/2025 del ORSNA, “el citado Fideicomiso se conforma con el 15% de todos los ingresos de la Concesión; y está destinado a la realización de obras aeroportuarias, por el Concesionario en los aeropuertos del Grupo “A” del Sistema Nacional de Aeropuertos (SNA), y por el Estado Concedente en el resto de los aeropuertos de dicho sistema”.

La resolución sostiene que “Que en el marco del referido Fideicomiso de Fortalecimiento del Sistema Nacional de Aeropuertos (FFSNA), se conformó el “Patrimonio de afectación para el financiamiento de obras del SNA 11,25%” el que tiene como destino financiar las obras de infraestructura aeroportuaria y mejoramiento de servicios del Sistema Nacional de Aeropuertos”.

Asimismo, para no dejar ninguna duda sobre el sentido de los fondos recaudados en el Fideicomiso, sostiene la resolución “que mediante el mecanismo referido se pretende que los aeropuertos integrantes de la Concesión **sostengan el desarrollo de aquellos que se encuentran fuera del Grupo “A”**, con el objeto de permitir un crecimiento sistémico





de todos los aeropuertos del Sistema Nacional de Aeropuertos (SNA), en línea con las directrices internacionales en materia del desarrollo de la aviación civil.”

Es decir, un 15% de todos los ingresos totales de la concesión del Grupo A se deriva a este fondo fiduciario. Considerando los ingresos totales declarados por el Concesionario para el año 2024, el Fideicomiso recaudó aproximadamente 149,5 millones de dólares, de los cuales el 11,25% considerando la deducción de ANSES representan **78,35 millones de dólares de fondos líquidos para obras**.

Mediante esta afectación de ingresos, se recauda un patrimonio específico para financiar obras de infraestructura y mejoras de servicios en el conjunto de aeropuertos del SNA. Cabe destacar que los fondos que nutren el fondo para obras **no consolidan con las cuentas del Tesoro Nacional**, a raíz de que tienen afectación específica en virtud del contrato de concesión, la renegociación del mismo y la creación del fideicomiso.

A partir de allí, surge el interrogante sobre *cómo se distribuyen los fondos para obras que se recaudan en el fideicomiso*.

Distribución de los fondos de obras (2024-2025)

Según datos oficiales aportados por el ORSNA, durante 2024 y 2025 el fideicomiso SNA está financiando múltiples obras de infraestructura aeroportuaria en distintas provincias. En la siguiente tabla se detallan las obras por aeropuerto actualmente en ejecución (o recientemente finalizadas) con aportes del fideicomiso, indicando el monto de inversión, el avance físico a septiembre de este año y la fuente de financiamiento:

Obras financiadas por el fideicomiso SNA en aeropuertos del país (2024-2025)

Aeropuerto	Obra (denominación)	Monto total obra (actualizado)	Avance físico (%)	Financiamiento
Aeroparque (CABA)	Ampliación Plataforma Sur – Etapa 2 (cód. 4495)	\$ 2.351.094.166,02	100%	Fideicomiso SNA
Aeroparque (CABA)	Nueva Plataforma Norte (cód. 5081)	\$ 14.794.886.776,59	62%	Fideicomiso SNA
Ezeiza (Bs. As.)	Nuevos alimentadores 13,2 kV (cód. 4458)	\$ 7.339.364.097,18	100%	Fideicomiso SNA
Formosa (Formosa)	Nueva Terminal de Pasajeros (cód. 3721)	\$ 30.818.681.148,44	42%	Fideicomiso SNA
Puerto Iguazú (Mis.)	Planta de Tratamiento de Efluentes (cód. 4044)	\$ 1.617.386.838,72	99%	Fideicomiso SNA
Puerto Madryn (Chub.)	Rehabilitación de pista y rodaje (cód. 5089)	\$ 13.565.461.762,53	100%	Fideicomiso SNA
Resistencia (Chaco)	Remodelación Terminal de Pasajeros (cód. 5016)	\$ 28.920.761.099,15	8%	Fideicomiso SNA





Río Gallegos (Sta. Cruz)	Rehabilitación pista y rodajes (cód. 4509)	\$ 30.742.894.342,77	1%	Fideicomiso SNA
Río Grande (T. Fuego)	Sistema Aproximación Pista 25 (cód. 3585)	\$ 719.679.815,19	100%	Fideicomiso SNA
Salta (Salta)	Remodelación y ampliación Terminal (cód. 4357)	\$ 97.131.368.512,93	33%	Fideicomiso SNA
San Juan (San Juan)	Nueva Terminal de Pasajeros (cód. 3200)	\$ 11.161.171.158,52	90%	Fideicomiso SNA
San Rafael (Mza.)	Remodelación Terminal de Pasajeros (cód. 5022)	\$ 14.077.379.787,43	43%	Fideicomiso SNA
Viedma (Río Negro)	Sistema de Aproximación Pista 29 (cód. 4226)	\$ 944.232.338,59	41%	Fideicomiso SNA

Licitaciones para apertura

El proyecto de nueva terminal de pasajeros del Aeropuerto de Tucumán, implica una erogación de 58 millones de dólares, e implica aumentar la superficie en 1.400 m² para llegar a los 10.000 m², sumando dos nuevas mangas a la existente y nuevos mostradores de check-in, entre otras instalaciones de servicios y comerciales. A partir de la información pública, será financiado íntegramente con fondos del Fideicomiso referido.

¿Los aeropuertos del grupo B son de “segunda”?

El Aeropuerto Internacional “Islas Malvinas” de Rosario es un caso testigo para analizar la situación de los aeropuertos no concesionados por el Estado Nacional. Junto a Ushuaia, Neuquén, El Calafate, Chapelco, Trelew y Bahía Blanca, entre otros, conforman el Grupo B.

En el AIR, su gestión está a cargo de un ente público provincial y no está incluida en la concesión principal de los 35 aeropuertos diseñada en la década del 90. Con fondos provinciales, desde el año 2019 se desarrolla la nueva terminal que se adaptará para vuelos internacionales y de cabotaje y que prevé la incorporación de dos mangas.

De los 20 aeropuertos con más tráfico de pasajeros durante el 2024, el 35% son del Grupo B. Las obras que se encuentran en ejecución durante el año 2024 y lo transcurrido del 2025, no se incluyó un solo peso destinado a alguno de estos aeropuertos.

La caída de la licitación para la reconstrucción de la pista del AIR, también implica una pérdida de financiamiento federal que asciende a 15 millones de dólares.

Pero el interrogante moviliza a cuestionar si el instrumento de financiamiento para obras se encuentra tergiversado en sus alcances.





¿Los ingresos específicos de un concesionario son solamente para financiar obras del propio concesionario?

El cuerpo normativo de resoluciones, decretos y contratos lo desmiente.

Por ejemplo, Córdoba tuvo en años previos obras de ampliación de terminal y pistas, ya sea por inversiones del concesionario o fondos nacionales. Mendoza recibió una renovación integral de su aeropuerto en 2016 (financiada por el Estado nacional para la cumbre del Mercosur). Salta ahora obtiene una terminal nueva con fondos federales. Rosario, en contraste, no ha recibido inversiones federales recientes de igual magnitud, pese a ser el tercero en tránsito del interior. Adicionalmente, llevó adelante con fondos del tesoro provincial la obra de nueva terminal flexible, que incluye la instalación de las primeras dos mangas para el aeropuerto local, lo cual implicó una obra de más de 30 millones de dólares y que, después de varios años de ejecución, se encuentra pronta a estrenarse.

Conclusión

Según la información analizada, el instrumento creado por la concesión de aeropuertos, es decir el Fideicomiso para el fortalecimiento del Sistema Nacional de Aeropuertos, **debería adecuar la aplicación de sus fondos contemplando los aeropuertos del Grupo B**. De lo contrario, debería diseñar una nueva estructura legal que se adecue la aplicación real de los fondos. Los datos reflejan que el 100% de las obras ejecutadas o en ejecución durante los años 2024 y 2025 fueron al Grupo A.

A su vez, es justo resaltar que este accionar se evidencia a lo largo de diversas gestiones de gobierno en los últimos 18 años.

Parte de estos interrogantes podrían desentrañarse si el ORSNA hiciera pública su “Programación Física – Financiera 2025-2027 FFSN cuyo expediente es el EX -2024-111009157- -APN-USG#ORSNA. Allí están previstas las nuevas obras a financiar. Y aquí se abre un nuevo interrogante: *¿estarán contemplados aeropuertos del Grupo B? ¿Qué porcentaje de los fondos se destinarán a dichos aeropuertos?*

Dicho documento de planificación fue aprobado en la Reunión Pública N° 2/2025 del Directorio del organismo, realizada el 21 de febrero del 2025. Actualmente se encuentra sujeta a análisis del Ministerio de Transporte de la Nación.

Asimismo, mediante Resolución 2/2025, el propio organismo aprobó el “Reglamento para la selección de contratistas a financiar con fondos del patrimonio de afectación para el financiamiento de obras del sistema nacional de aeropuertos (11,25%)” del Fideicomiso mencionado anteriormente. Aún no ha tomado vida el reglamento, porque





paradójicamente todas las obras realizadas, ejecutadas y licitadas hasta el momento contemplan solo a los aeropuertos “de primera”.

Finalmente, debe recordarse que detrás de cada aeropuerto hay comunidades que esperan conectividad, desarrollo y empleo. La inversión equitativa es la garantía de que no existan ciudadanos de ‘primera’ y de ‘segunda’ según el lugar donde vivan.

En conclusión, el desafío es avanzar hacia un esquema de distribución de obras que reconozca la diversidad y la complementariedad de todos los aeropuertos del país. Solo así se podrá construir un sistema aeroportuario verdaderamente federal, capaz de potenciar el desarrollo regional y nacional.

