

Observatorio Defensa

Del 13 al 26 de febrero

1.- Tierras militares: licitarán otras 15.000 hectáreas para sembrar

2.- Brasil, molesto por selección de avión de EE.UU. para entrenar a la Fuerza Aérea

3.- Adaptarían los aviones Hércules C-130 para extinguir incendios forestales

4.- Anuncian inversiones en la base aérea de Chamical en La Rioja

5.- FADEA perdió \$650 millones en 2016

6.- Ya se encuentra plenamente operativo el radar de INVAP en Tartagal

14 de febrero (La Nación)

1.- Tierras militares: licitarán otras 15.000 hectáreas para sembrar

La Agencia de Administración de Bienes del Estado está preparando el proceso; había adjudicado en alquiler otras 15.000 hectáreas para la campaña 2016/2017. Luego de haber licitado casi 15.000 hectáreas de las Fuerzas Armadas para la siembra de la campaña 2016/17, el Gobierno ya se está preparando para adjudicar en alquiler, probablemente a partir del mes próximo, otras 15.000 hectáreas de tierras militares. Así lo confirmó a LA NACION una fuente de la Agencia de Administración de Bienes del Estado (AABE), que preside Ramón Lanús, donde se realiza el proceso. "Se están preparando las condiciones para comenzar las licitaciones", indicaron en el organismo. LA NACION accedió a un resumen de las licitaciones ya concedidas. El año pasado, desde esa agencia se adjudicaron 14.466,6 hectáreas, sobre 15.900 hectáreas que se ofrecieron en establecimientos castrenses de Córdoba, Entre Ríos y Buenos Aires, mayormente del Ejército.

Algunas licitaciones quedaron desiertas por falta de interesados y en otras la superficie a sembrar luego se redujo por condiciones climáticas adversas. Según sostuvieron en el organismo, los establecimientos se fraccionaron en unidades productivas menores para facilitar la concurrencia de mayor cantidad de interesados. En total, la agencia oficial recibió 60 ofertas. En el proceso de licitación se fijó un valor de alquiler determinado por el Tribunal de Tasaciones de la Nación. Entre todas las hectáreas sembradas, el Estado recaudará por esta primera tanda de licitaciones \$ 78.442.385, siempre en concepto de alquiler. En la puja por esas tierras, licitadas por una campaña con opción para otra más, participaron pools de siembra, productores particulares y cooperativas agrícolas. La misma Agencia de Administración de Bienes del Estado habló con dirigentes rurales, visitó eventos del agro y recorrió municipios del interior para difundir las licitaciones. Vale recordar que apenas se conocieron las licitaciones que ganaron los grupos de siembra MSU y Cresud, dos de los principales del país, desde la Federación Agraria Argentina (FAA) pidieron que los pequeños productores pudieran acceder a las tierras de las Fuerzas Armadas. De las hectáreas disponibles, el 45% fue para esos grupos de siembra. MSU consiguió 3000 hectáreas y Cresud, 3538 hectáreas. En ese momento, Omar Príncipe, presidente de FAA, mantuvo un encuentro con las autoridades del organismo que administra los bienes del Estado. Allí, el dirigente expresó su temor a que "esos campos sean trabajados sólo por un puñado de grandes empresas". En esa línea, planteó que la cooperativa La Colonizadora, fundada por la Federación Agraria Argentina, podía ser la herramienta para la cual los pequeños productores accedan a esas tierras. Desde la AABE parecen haber recogido esas inquietudes. De hecho, según señalan en el organismo, "el trabajo conjunto con entidades agropecuarias [citan a la Federación Agraria y Confederaciones Rurales, entre otras] y municipios del país fue de gran importancia para el éxito de las operaciones". Afirman que mediante el contacto con entidades lograron difundir las licitaciones y que se presentaron más interesados. "Fue primordial crecer en el armado de la red que permitió potenciar la promoción para llegar a más interesados y así transmitir confianza en un proceso que históricamente estuvo signado por falta de transparencia en la asignación de los predios", remarcan en esa agencia oficial. El gobierno de Mauricio Macri dio de baja un convenio de 2013 entre el Ministerio de Defensa y el Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria (INTA) que permitió que las tierras de las Fuerzas Armadas fueran producidas por el mismo Estado. De esa manera, en la campaña 2013/2014 el gobierno de Cristina Kirchner llevó adelante la siembra de 18.639 hectáreas en campos de las Fuerzas Armadas en Buenos Aires, Córdoba y Entre Ríos. Para la campaña 2014/2015, pasó a un plan de 24.060 hectáreas, con apoyo en la gestión y la administración de una empresa vinculada con el INTA. Ahora, tras las licitaciones realizadas y las que se prevé hacer, el presidente de la Agencia de Administración de Bienes del Estado destacó el cambio a un procedimiento público de licitación para los interesados. "Mediante este proceso de licitación se trata de gestionar los bienes del Estado de manera eficiente y transparente, generando empleo y mayor producción", dijo Lanús. Cantidad de ofertas - En las licitaciones ya realizadas se recibieron 60 ofertas. Se espera que ese número aumente con las nuevas licitaciones para adjudicar otras 15.000 hectáreas de tierras militares. Para el fisco - Suma \$ 78,4 millones el monto que recaudó el Estado en concepto de alquiler de las tierras ya otorgadas. Se había fijado un valor de alquiler determinado por el Tribunal de Tasaciones de la Nación. Grandes grupos - MSU y Cresud, dos de los mayores grupos de siembra del país, tuvieron una importante participación en el primer concurso. El primero consiguió 3000 hectáreas y el segundo, 3538

Fuente: <http://www.lanacion.com.ar/1984387-tierras-militares-licitaran-otras-15000-hectareas-para-sembrar>

13 de febrero (Ámbito)

2.- Brasil, molesto por selección de avión de EE.UU. para entrenar a la Fuerza Aérea

La agenda positiva en el capítulo Cooperación en Defensa de la Declaración Conjunta que firmaron Mauricio Macri y Michel Temer el 7 de febrero pasado tiene novedades que no llegaron al papel. El texto apuntó a "evaluar nuevas iniciativas de integración de ambas industrias aeronáuticas, que incluyan las posibilidades de avanzar en la adquisición, por parte de la Argentina y de Brasil, de unidades del KC-390 (avión de transporte militar), entre otras aeronaves de Embraer, que permitan acciones conjuntas de producción y comercialización en la región y en terceros mercados". Esa iniciativa está opacada por un foco de tensión no menor encendido por la decisión de la Argentina de dotar a la Fuerza Aérea de aviones estadounidenses soslayando aparatos producidos por Embraer. En marzo de 2016 el ministro Julio Martínez, recibió al entonces embajador de Brasil, Everton Vieyra Vargas, se analizaron iniciativas para avanzar en acuerdos entre la Fábrica Argentina de Aviones (FAdeA) y la empresa brasileña Embraer. Uno de los objetivos planteados por Martínez fue la posibilidad de llevar a cabo "la fabricación de conjuntos de aviones de combate Gripen". Es el caza supersónico de última generación diseñado por el grupo sueco SAAB que Embraer proyecta producir para equipar la Fuerza Aérea brasileña. En esa reunión estuvieron presentes los secretarios de Estrategia y Asuntos Militares, Ángel Tello; de Ciencia, Tecnología y Producción para la Defensa, Héctor Lostri, y de Logística para la Defensa, Walter Ceballos. La miel de aquel encuentro mutó amarga tras conocerse la decisión (ya es un hecho) de la Casa Rosada de equipar a la Fuerza Aérea Argentina con un nuevo avión de entrenamiento de origen estadounidense. Se trata de 12 aviones T-6C Texan II fabricados por el grupo Beechcraft. En el último viaje a la Argentina, Barack Obama ofreció los aviones de Beechcraft y se podría inferir que Macri prefirió alinear intereses habida cuenta de los pronósticos de triunfo demócrata que pregonaba el Gobierno. El 22 de setiembre de 2016 hizo su presentación ante Defensa el nuevo embajador brasileño, Sergio Danese. Estuvieron los mismos funcionarios más Ércole Felippa, titular de la Fábrica Argentina de Aviones (FAdeA), no hubo comunicado de prensa. La conversación se centró en la molestia brasileña por la selección del aparato estadounidense que hirió de muerte la chance de vender Super Tucano, el producto de Embraer, a la Fuerza Aérea criolla. El Súper Tucano por diseño, ataque ligero, encuadra en misiones de control fronterizo, prioridad del Gobierno macrista. En 2015 el entonces jefe de la Fuerza Aérea Argentina, brigadier general Mario Callejo y su par brasileño Junit Saito iniciaron conversaciones para contar con una escuadrilla de Súper Tucanos, se vislumbraba el relevo de los Pucará. Hay documentación formal que lo acredita: una oferta con precio y número de aparatos fechada el 6 de noviembre de aquel año, conocida por el actual jefe, brigadier Enrique Amreim. A borbotones, Ceballos retrucó al embajador Danese, quien tampoco se quedó atrás. Del lado brasileño la preferencia argentina por la aeronave estadounidense Texan II se leyó como un fallo en la integración de la producción para la defensa y, aunque no lo expresen en público, un retroceso en la confianza. ¿Habrá analizado algún gabinete de esos que tienen Defensa y la Jefatura de Marcos Peña que la compra de aviones militares a uno u otro actor no es sólo

negocio? La bigamia estratégica suele categorizar al practicante de impredecible. El Gobierno, a sabiendas o no, fue el verdugo que usó Beechcraft en su rivalidad con Embraer. Ambas empresas pujaron el año pasado por un contrato para dotar a la Fuerza Aérea de los Estados Unidos de 20 máquinas nuevas. Ganó Embraer. Los pilotos norteamericanos prefirieron al Súper Tucano y no la máquina made in USA, el Texan versión ataque AT-6B de Beechcraft.

Fuente: <http://www.ambito.com/872557-brasil-molesto-por-seleccion-de-avion-de-eeuu-para-entrenar-a-la-fuerza-aerea>

13 de febrero (La Voz)

3.- Adaptarían los aviones Hércules C-130 para extinguir incendios forestales

Una iniciativa de los ministros de Defensa, Julio Martínez, y de Ambiente, Sergio Bergman, busca implementar un plan de manejo del fuego que incluye el equipamiento de los Hércules C-130 como aviones hidrantes y la creación de un observatorio de cambio climático. En una reunión que mantuvieron los ministros en el Salón Belgrano del Edificio Libertador en Buenos Aires, analizaron la implementación de los recursos para adaptar los aviones y la instalación del observatorio que funcionaría "de manera estratégica" en las instalaciones de la Fábrica Argentina de Aviones "Brigadier San Martín" S.A. (Fadea), en la provincia de Córdoba. Según informaron oficialmente en un comunicado, "el objetivo del Observatorio es coordinar recursos científicos y técnicos del Estado, para aportar respuestas rápidas y articuladas entre los distintos organismos ante las problemáticas climáticas que surjan". Del observatorio participarían distintos organismos meteorológicos y geográficos nacionales para el estudio del clima. "Junto a los organismos de Defensa, como el Instituto Geográfico Nacional (IGN), el Servicio Meteorológico Nacional (SMN) y el Servicio de Hidrografía Naval (SHN) constituyen espacios con recursos humanos y materiales óptimos para el estudio y ejecución de acciones vinculadas a la protección del medio ambiente", dijo el ministro Martínez. Asimismo, el ministro señaló que "junto a la cartera de Ambiente y Desarrollo Sustentable y Fadea se están coordinando acciones para avanzar en el equipamiento de los Hércules C-130 como aviones hidrantes y de ese modo hacer un aporte al sistema de manejo del fuego". Por su parte, el ministro Bergman describió como un "hito fundacional" la posibilidad de crear un Observatorio de Cambio Climático, "lo que implica tener mediciones, impacto en las políticas y articular lo que hoy está compartimentado". "Esto forma parte –añadió el funcionario– de la modernización del Estado mediante la articulación y coordinación, generando así un cambio de , ya que cada Ministerio debe incluir en su rutina la idea de compartir y sinergizar". Durante la visita del presidente Mauricio Macri a Chile, el gobierno argentino acordó con la mandataria Michelle Bachelet una agenda conjunta de trabajo en caso de emergencias de la que también participaría Brasil. Al respecto, el titular de la cartera de Defensa señaló que "la idea no es duplicar sino lograr un equipamiento completo para poder asistir simultáneamente ante situaciones de emergencias".

Fuente: <http://www.lavoz.com.ar/politica/quieren-adaptar-los-hercules-como-aviones-hidrantes-para-combatir-incendios>

19 de febrero (Ámbito)

4.- Anuncian inversiones en la base aérea de Chamental en La Rioja

Julio Martínez, radical, oriundo de La Rioja, estaba de visita en la Base Aérea de Chamental, ubicada a unos 100 kilómetros de la capital de esa provincia cuyana. Bajo un sol abrasador mientras recorría las instalaciones de la Fuerza Aérea, Martínez fue anoticiado del hecho por canales institucionales. Milani quedó detenido por el secuestro y tortura de Pedro Olivera, de su hijo Alfredo y de Verónica Matta. El sábado por la mañana el ministro asistió a una ceremonia de conmemoración del bicentenario del cruce de Los Andes que se llevó a cabo en la plaza central de la capital riojana. "El Gobierno no tiene nada que decir a respecto, está trabajando la Justicia como corresponde en democracia", contestó ante una consulta de este diario, presente en el acto. "Es una investigación del magistrado que ya venía en ejecución sobre la que el Poder Ejecutivo no tiene nada para comentar ni decir", reiteró el ministro. ¿Cuál es el motivo de su presencia en La Rioja?, quiso saber Ámbito Financiero. El titular de la cartera de defensa, explicó que el Gobierno Nacional Implementará un plan de inversiones con el objetivo de lograr la reactivación de la unidad que posee la Fuerza Aérea en Chamental, incluido el Centro de Experimentación y Lanzamiento de Projectiles Autopropulsados (CELPA 1). La iniciativa apunta a crear un centro de ensayos y pruebas para aviones no tripulados conocidos como "drones". La instalación se pondrá en valor para recibir a todas las fuerzas armadas y las de seguridad con el propósito de que puedan experimentar sus drones y adiestrar a los operadores. Martínez, informó que la obra ronda los 50 millones de pesos. Y que las obras están concentradas en la repavimentación de pista, calle plataforma, calles vehiculares, Aeródromo Gobernador Gordillo y CELPA I. "Esta inversión es histórica por todo lo que significa la base en Chamental. Siempre ha estado ligada al crecimiento del pueblo y estamos convencidos de que esta primera etapa será el comienzo de muchas buenas ideas que tenemos para desarrollar allí", comentó Martínez. Quedó claro que la decisión del Gobierno es no quedar "pegado" al torbellino de opiniones, conjeturas y especulaciones acerca del caso Milani. Por el contrario, la defensa del exmandamás del Ejército parece orientarse a señalar algún tipo de manipulación o mano negra del poder en la decisión del magistrado. Un clásico slogan cuando se está en tiempos electorales. La historia reciente no ayuda a la construcción de ése argumento. En 2013 la UCR ya había pedido que se investigara a Milani por su presunta participación en hechos aberrantes durante el Gobierno militar. El entonces diputado Martínez, miembro de la Comisión de Defensa, junto a los senadores radicales Gerardo Morales (hoy gobernador de Jujuy), José Cano y Emilio Rached, pidieron a la Justicia federal de Tucumán la reapertura de la denuncia contra Milani por la desaparición del soldado Alberto Ledo durante el Operativo Independencia en 1976. Los legisladores radicales también habían citado ante la Justicia federal tucumana el informe del Nunca Más riojano, donde se menciona a Milani a propósito de la detención ilegal de Ramón Olivera. La denuncia fue archivada en mayo de aquel año por pedido del fiscal ad hoc Pablo Camuña, un adherente a la agrupación "Justicia Legítima" y a La Cúmpora, de acuerdo con fuentes judiciales tucumanas. Los legisladores tuvieron acceso a un legajo reducido del militar, pedido al Ministerio de Defensa. Constaba su participación en "comisiones" no especificadas coincidentes con el período en que desapareció Ledo. El exconscripto Alvaro Illanez contó en aquella oportunidad a los legisladores radicales que Ledo era "asistente" de Milani. También hizo referencia a un dato no

conocido hasta ahora, la presencia de un Fiat 128 IAVA que pertenecería a Milani, cada vez que había un operativo.

Fuente: <http://www.ambito.com/873355-el-gobierno-hace-silencio-ante-milani>

24 de febrero (La Voz)

5.- FADEA perdió \$650 millones en 2016

El escándalo político ocasionado por el ahora caído acuerdo entre el Estado nacional y la empresa residual Correo Argentino SA (Casa) volvió a poner sobre la mesa el debate, jamás cerrado del todo, sobre las privatizaciones en la Argentina. Aunque, en rigor, de lo que debería hablarse es del resultado de las “reestatizaciones” efectuadas por el kirchnerismo entre 2003 y, la última, en noviembre de 2015. En 34 años de régimen democrático, la clase política, con el consenso de sectores empresariales, reeditó en dos ocasiones un viejo éxito: mantener empresas estatales sumamente deficitarias, luego privatizarlas en busca de mejores resultados operativos que por distintas razones pocas veces llegan, para después volver a estatizarlas y encontrarse, otra vez, con rojos intensos en los balances que terminan pagándose por vía del presupuesto nacional y aportando a un desequilibrio fiscal que se cubre con inflación o con endeudamiento. Según la Asociación Argentina de Presupuesto (Asap), 2016 terminó con un déficit fiscal de 430 mil millones de pesos, unos 28 mil millones de dólares a diciembre, que requirieron financiamiento interno y externo. El ministro de Hacienda, Nicolás Dujovne, acaba de prometer que el déficit global caerá a razón de un punto del PBI por año, hasta quedar en 2,3 puntos porcentuales en 2019. Si bien el grueso del déficit contiene los gastos que demandan los subsidios energéticos y pagos de servicios de deuda, las empresas y los servicios reestatizados se llevaron una gruesa porción de la torta. Si se suman sólo siete de los casos más emblemáticos, el desequilibrio total, que requiere ser cubierto con fondos públicos, fue, en 2016, de 66.040 millones. Por caso, el actual Correo Argentino propiedad precaria del Estado, verificó en 2016 un déficit operativo de 2.800 millones de pesos. Ese servicio había sido privatizado en 1997, pero en 2003 Néstor Kirchner lo reestatizó por decreto bajo una figura jurídica endeble que el Congreso de la Nación debería algún día revisar aún si su intención fuese mantenerlo como un activo público. Hace 14 años, para relanzar el “éxito” del correo estatal, Kirchner se valió del incumplimiento en el pago de canon por parte del Grupo Macri por 296 millones de pesos/dólares luego pesificados (como sucedió con todos los contratos). A la vez, Socma, la titular del quebrado Correo Argentino SA, le reclama al Estado la friolera de 2.364 millones de pesos por los activos confiscados, dado que la gestión privada había incorporado equipamiento que no le fue devuelto, entre otros argumentos. Pero más allá de cómo termine esta pulseada de connotaciones políticas y judiciales, lo cierto es que el Correo mantiene hoy un déficit operativo creciente que saltó tres veces en tres años. En números gruesos pierde 7,7 millones de pesos por día, incluyendo fines de semana y feriados. Ya en 2010, perdía 1.200 millones, es decir, triplica la deuda que se le reclama Socma. Esa cifra se repitió y amplió en todos los años sucesivos. Otro viejo longplay que suena una y otra vez en el giradiscos del Estado es el de Aerolíneas Argentinas. Nunca pasa de moda. La llamada “línea de bandera” —en el mundo ya casi no las hay— perdió 3.800 millones de pesos el año pasado. Esta vez fue Cristina Fernández de Kirchner la que la devolvió a la cuna del presupuesto oficial, en 2008. Es una verdad indiscutible que Interinvest, la

financiera del grupo español Marsans, había causado estragos en la estructura, en la flota y en las rutas de la empresa. Desde el vamos, aquel 3 de septiembre en que el Senado autorizó al Gobierno a proceder con el “rescate”, el Estado asumió una deuda de 890 millones de dólares que había dejado el español Gerardo Díaz Ferrán, condenado y encarcelado por la justicia española por evasión fiscal. Pero después de esa experiencia, Aerolíneas y Austral no pararon de perder plata. Dos mil millones en 2009 hasta 3.800 millones el año pasado, lo que supone casi 11 millones por día. La actual gestión procura bajar el rojo a 600 millones en el año, una meta difícil de alcanzar por varios motivos. Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF) es otra carátula conocida en los anaqueles del recuerdo. En abril de 2012, CFK procedió a expropiar el 51 por ciento que tenía Repsol. Para terminar el vínculo, en 2014, justo cuando el petróleo volaba a los precios más altos de la historia, el ministro Axel Kicillof emitió deuda por 6.150 millones de dólares para pagar la confiscación que, al principio, había dicho que no pagaría. Tras cuatro años de operación estatal, YPF concluyó 2016 con un déficit de 31 mil millones de pesos. Para 2017 existe la expectativa de que ese rojo operativo disminuya, lo cual ha envalentonado a los mercados financieros donde los papeles de la petrolera trepan. Normalizarla llevaría unos cinco años, dicen en el Gobierno. Aunque sus servicios no alcanzan directamente al interior del país, todos los argentinos aportan con sus impuestos para sostener el déficit de una empresa de servicios de Buenos Aires: Agua y Saneamientos Argentinos (Aysa). Néstor Kirchner echó de la concesión al grupo francés Suez en 2006, luego de haberle mantenido las tarifas congeladas durante tres años. Hace unos días, el Estado le aportó 500 millones de pesos adicionales para que pueda operar, pero su rojo operativo se sitúa en 5.100 millones de pesos. Los grandes éxitos del Estado también encuentran un disco simple en Córdoba. Se trata de la rebautizada Fadea, la ex Fábrica Militar de Aviones que en los '90 Carlos Menem dio en concesión a la norteamericana Lockheed y que CFK colocó en la discoteca pública en marzo de 2009. En 2015, perdió 1.500 millones de pesos pero no consiguió fabricar ninguna aeronave que vuele. Para este 2016, ese desfasaje habría cerrado en 650 millones y se proyectan 250 millones en 2017. Cierra la lista un grande de todos los tiempos: en octubre, la Sociedad Operadora Ferroviaria (Sofse) estimó que para fin de 2016 iba a necesitar subsidios por 20.800 millones sólo para gastos operativos (o sea, sin contar las inversiones, que la Nación financia por cuerda separada). Mucha plata en juego para un país cuya batalla principal es sacar de la pobreza al 35 por ciento de sus habitantes.

Fuente: <http://www.lavoz.com.ar/politica/en-un-ano-siete-empresas-estatizadas-perdieron-66-mil-millones>

26 de febrero (El Tribuno)

6.- Ya se encuentra plenamente operativo el radar de INVAP en Tartagal

Desde el 1 de este mes y durante 24 horas cada día, el equipo de radarización instalado en el aeropuerto de General Mosconi -a 60 kilómetros de la línea de frontera entre Argentina y Bolivia- se encuentra en plena operatividad y registra cada movimiento que se produce en el espacio aéreo del norte del país. Es un primer paso, pero fundamental para concretar un control permanente y exhaustivo que no solo pretende luchar contra el narcotráfico, si bien nadie desconoce que el eje del problema en las fronteras con Bolivia y Paraguay es precisamente ese. El control tiene que ver

también con la seguridad, la soberanía y la custodia de los intereses de nuestro país, por lo que la detección no será solamente de aeronaves que transportan estupefacientes, sino sobre cualquier vuelo irregular que invada el cielo argentino. Desde hace un par de semanas, personal de la Fuerza Aérea Argentina prácticamente se completó en el norte de la provincia y si bien por ahora son solo alrededor de 20 efectivos con diferentes especialidades, el hecho resultó más que auspicioso para la zona a la que el personal de la fuerza solía llegar esporádicamente en comisiones. Al frente fue designado el primer teniente Jorge López, quien fue recibido por el intendente de Tartagal, Sergio Leavy, con quien mantuvo una extensa reunión. “Es un hecho importante por el rol que los miembros de la Fuerza Aérea, que se suma a la Gendarmería Nacional y a las policías Federal y provincial, cumplen en la protección de las fronteras y en la lucha contra un verdadero flagelo como el narcotráfico y otros delitos relacionados. Pero también lo es porque llegan al norte con sus respectivas familias para residir en Tartagal”, expresó Leavy. López, en diálogo con El Tribuno, brindó precisiones sobre el rol que la Fuerza Aérea, con los primeros 20 efectivos, tendrá en el norte salteño a partir de ahora. Explicó las diferencias entre el sistema instalado ahora respecto de aquel que se puso en 2009 en el predio del Regimiento 28 de Infantería. “Hay una diferencia sustancial, ya que si bien ambos cumplen la función de alerta temprana, este sensor tiene un alcance de 220 millas (480 kilómetros), fue desarrollado por el INVAP y entregado a la Fuerza Aérea en 2011 en Santiago del Estero. En septiembre de 2014 fue trasladado hacia el norte. Es un sistema mucho más moderno, totalmente digitalizado y con una tecnología totalmente diferente. El sistema de vigilancia aeroespacial en nuestro país se fue implementando paso a paso, por eso los primeros radares instalados en la región comenzaron operando 6 horas diarias y eran mucho menos avanzado”, precisó. La puesta en funcionamiento durante 24 horas de estos sensores fue para la Argentina -especialmente para la Fuerza Aérea- un hito fundamental, ya que se trata de un sistema integrado. Al que está instalado en la aeroestación de Mosconi se sumaron otros como el radar militar en Ingeniero Juárez y Las Lomitas (Formosa); Sáenz Peña y Resistencia (Chaco); Posadas y San Pedro (Misiones) y próximamente Villaguay y Mercedes, en las provincias de Entre Ríos y Corrientes, respectivamente. Se adiciona el Centro de Comando de Merlo, en la provincia de Buenos Aires, que tuvo un rol preponderante en la visita realizada por el ex-presidente de los Estados Unidos, Barak Obama, en marzo del año pasado, y en la asunción del presidente Mauricio Macri, en diciembre de 2015. Este centro recibe y analiza toda la información que aportan los radares militares y de los aeropuertos y aeroestaciones de todo el país. Ahora comenzarán a ajustarse detalles de todo el sistema que involucra a varias provincias, ya que aunque funcione las 24 horas, todavía dista de alcanzar la perfección que se busca y que requiere la implementación de más sensores para cubrir diferentes áreas. El año pasado la Fuerza Aérea dio de baja a los Mirage, por lo que en la actualidad el mayor déficit es la falta de aeronaves multirrol que puedan ser afectados a la caza interceptora de aeronaves que, en general, invaden irregularmente el espacio aéreo, especialmente en el norte, de aquellas que transportan narcóticos. A esto se suma la necesidad de designar más personal, aspecto sobre el que López explicó que “en Resistencia contamos con una base que le dará el sostén logístico y de mantenimiento a las aeronaves Pampa, Pucará y A4 que se encuentran en Mendoza, San Luis y Tandil. Es decir que, al margen del radar, esa base cuenta con una estructura para brindar apoyo a estos aviones. Lo que buscamos en el caso de la Estación Radar Tartagal es que la dotación designada esté volcada al mantenimiento y la logística y replicar el servicio a las aeronaves que lleguen al norte, ya que todo lo que se refiere a identificación y procesos para la detección de aeronaves se realiza en el Centro de operaciones

aeroespacial de Merlo”. Pero todo lo referido a la Estación Radar Tartagal no termina allí. “La instalación física y definitiva del radar que ahora está en el aeropuerto de General Mosconi, se hará en el cerro Yariguarenda (13 kilómetros al oeste de Tartagal y que forma parte del sistema geográfico de las sierras del lugar). No puedo precisar si se tratará del mismo radar u otro, pero lo cierto es que las tierras donde se instalará ya pertenecen a la Fuerza Aérea, que en este momento está cumplimentando los trámites administrativos. Que el radar militar se trasladará hacia ese lugar es un hecho, pero lo que no podemos precisar es si será el mismo sensor de Mosconi o será otro nuevo ni tampoco el momento de la instalación. Personalmente creo que puede ser el mismo porque es móvil, se puede transportar rápidamente pero eso seguramente se decidirá a posteriori”, concluyó López.

Fuente: <http://www.eltribuno.info/salta/nota/2017-2-27-0-0-0-el-radar-de-control-del-espacio-aereo-del-norte-funciona-a-pleno>

El Informe Semanal Argentina es un servicio de informaciones sobre asuntos de defensa y temas militares, que forma parte del Observatorio Cono Sur de Defensa y Fuerzas Armadas y es elaborado por Juan López Chorne para el Proyecto “El Desarrollo de la Política Comparada en América Latina” de la Universidad Nacional de Quilmes.