

Cómo es el nuevo avión presidencial que comprará el Gobierno: Todos los detalles

01/12/2022



La decisión está tomada. **Argentina tendrá próximamente un nuevo avión presidencial por razones de carácter logístico, de seguridad y económicas.** Con el Tango 01, una aeronave de 1992, inactiva desde hace 7 años, el Gobierno de Alberto Fernández desde el inicio de su mandato se ocupó de buscar con el asesoramiento de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), un organismo que depende de Naciones Unidas, un avión más nuevo y, si se supera la Inspección pre compra (PPI) y se termina de acordar la financiación, concretará ese objetivo próximamente.

El elegido es un Boeing 757-256 identificado con la matrícula N7575AG, que tiene capacidad para **39 pasajeros**. Cuenta con un dormitorio principal con todas las comodidades, y con otros dos dormitorios de visitas que se pueden adaptar como salas de reuniones para que el Presidente pueda tener reuniones aislado

de su comitiva. A diferencia del Tango 01, puede realizar vuelos más largos **sin escalas hasta Europa o Estados Unidos**. Tiene un motor Rolls Royce RB211-535E4, que es uno de los que poseen mayor empuje.

El Gobierno hizo el pliego de licitación el 13 de abril de este 2022. Se presentaron solo **tres oferentes** y uno solo, el de C&L Aviation Group, cumplía con todos los requisitos.

Según el informe que encargó el Poder Ejecutivo y que recibió respuesta el 21 de noviembre “la aeronave en oferta analizada por la OACI, supera las especificaciones en materia de equipamiento. Por lo que ha informado este organismo internacional, la aeronave ofrecida nació como avión de pasajeros en el año 2000, se modificó a configuración VIP en el año 2004 y tuvo una remodelación en el año 2012”.



Una vista general del avión que reemplazaría al Tango 01. Falta la inspección final para que se concrete la compra

Puntualmente la OACI estableció en el análisis comparativo entre ambas aeronaves que las mejoras que presentaba el avión que se debía adquirir eran: el año de fabricación, siendo el del B757-200, 1992 y el del B 757-256, 2000; el modelo; los

motores, con una mejoría técnica y de año de fabricación; los winglets (aletas que se sitúan en la punta del ala y reducen la resistencia de movimiento) que el modelo ofertado posee, lo que impacta en una mejora en el consumo de combustible; que tiene un sistema multimedia digital, de última generación; un sistema de navegación más moderno; un Galley (espacio de trabajo de la tripulación) también más moderno y con beneficios como sistema de compactación de basura, hornos eléctricos a vapor de alta velocidad, freezer, microondas; un sistema de evacuación de baños más eficiente y un sistema de iluminación y de humidificación de cabina más modernos.

Si bien en un principio se había evaluado la posibilidad de una reparación del Tango 01 luego se la desestimó. La OACI terminó desaconsejándola por las dificultades para conseguir las piezas y por el tiempo que lleva parado. De esa manera se pasó a la opción de un **“exchange”**, que significa **cambiar el avión por uno similar, de la misma marca y modelo**. Argentina pagará un poco más de 25 millones de dólares por la adquisición. Tres millones se descontarán por la entrega del Tango 01 -que cuando fue adquirido durante el mandato de Carlos Saúl Menem costó alrededor de 66 millones de la moneda estadounidense- y el resto se financiará, en parte, con un préstamo que se está gestionando ante la CAF-Banco de Desarrollo de América Latina.



El avión estaría disponible en enero de 2023

Entre las razones económicas se esgrime que según las estimaciones durante la gestión de gobierno del periodo 2015-2019 se erogó en concepto de alquiler de aviones, la suma de U\$S 9.862.186,94 y de 379.198,00 euros. Durante la presente administración se llevan erogados unos U\$S 4.371.286,36 por el mismo concepto. El mantenimiento del Tango 01, inactivo y con un plan bajo de mantenimiento, demanda unos U\$S 200.000 anualmente.

También los motivos logísticos figuran entre los que llevaron a esta inquietud por renovar la flota presidencial. El traslado de un presidente en una aeronave comercial no es una opción y lo dejó claro la portavoz de Alberto Fernández, Gabriela Cerruti, en su última conferencia de prensa en la Casa Rosada. El Presidente **“viaja con toda una comitiva, debe cumplir con los protocolos de seguridad de Argentina y los distintos países. no El Presidente no puede llegar a cada lugar con su valijita y su computadora”**, aseguró el jueves de la semana pasada.

Todas esas recomendaciones fueron elaboradas por Casa Militar,

encargada de la seguridad del primer mandatario, en una nota que se remitió a Presidencia. Allí también se señala que, entre otras cuestiones que en los vuelos aerocomerciales “deben utilizarse los espacios públicos de aeropuertos, especialmente, en otros países lo que acrecienta los riesgos”, que “los aviones comerciales no son susceptibles de ser controlados por personal especializado y se carece de información sobre las personas (pasajeros) que comparten el vuelo” y que “se multiplican las tramitaciones para el personal de seguridad (traslado de instrumentos de comunicación, elementos de seguridad, armas, etc.) que demoran los desplazamientos”.

El avión estaría disponible en enero de 2023.

Fuente: Infobae