



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
1983/2023 - 40 AÑOS DE DEMOCRACIA

ACTA DE DIRECTORIO

Número:

Referencia: ACTA N° 7/23 DE REUNIÓN ABIERTA DE DIRECTORIO DEL ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA)

ACTA N° 7/23 DE REUNIÓN ABIERTA DE DIRECTORIO DEL ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA)

El día 27 de julio de 2023, siendo las 11:00 hs, se reúne en Reunión Abierta el Directorio del ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA), en los términos del Anexo VIII del Decreto N° 1.172/03, en su Sede sita en Av. Costanera Rafael Obligado s/n, Edificio IV, Piso 2° - de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, con la presencia del Sr. Presidente del Directorio, Dr. Carlos Pedro Mario Aníbal LUGONES AIGNASSE, del Sr. Vicepresidente del Directorio, Dr. Fernando José MURIEL y de la Sra. Primer Vocal del Directorio, Dra. Pilar BECERRA. Asiste a la Reunión, la Sra. Secretaria General, Dra. Ornella SIGNORETTA. Contándose con el quórum correspondiente, se da comienzo a la Reunión con el propósito de tratar el siguiente:

ORDEN DEL DÍA

1. EX-2023-36753021-APN-USG#ORSNA – Propuesta de modificar el artículo 7°, inciso a), punto i) del Contrato de Fideicomiso de Fortalecimiento del Sistema Nacional de Aeropuertos, aprobado por la Resolución N° 291 de la entonces SECRETARÍA DE TRANSPORTE.
2. EX-2023-65407445-APN-USG#ORSNA – Presentación de la empresa BAIREN FLY S.A. por la cual requiere la apertura del “Procedimiento de Resolución de Controversias” contra la empresa Concesionaria AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A.
3. EX-2023-48175625-APN-USG#ORSNA– Modificación del encuadre salarial de personal del ORSNA.
4. EX-2023-06639764-APN-USG#ORSNA – Contratación de Locación de Servicios - Decreto N° 1109/17.

5. EX-2021-38046194-APN-USG#ORSNA – Seguimiento de los niveles de tráfico aéreo de la concesión.
6. EX-2023-68555848-APN-USG#ORSNA – Propuesta de modificación del Reglamento General de Uso y Funcionamiento del Sistema Nacional de Aeropuertos (SNA), aprobado por Resolución ORSNA N° 96/01, en lo referente al Servicio Pre y Post Aéreo.

Punto 1 – La Sra. Secretaria General somete a consideración el EX-2023-36753021-APN-USG#ORSNA, por el que tramita la posibilidad de introducir una modificación al artículo 7°, inciso a), punto i) del Contrato de Fideicomiso de Fortalecimiento del Sistema Nacional de Aeropuertos, aprobado por la Resolución N° 291 de la entonces Secretaría de Transporte.

La GERENCIA DE OPERACIONES Y EXPERIENCIA DEL USUARIO (en adelante GOYEU) (IF-2023-37001348-APN-GOYEU#ORSNA) realizó un análisis de la situación en que se encuentran los Aeropuertos que integran el grupo B del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS.

En tal sentido, la GOYEU manifestó que es de público y notorio que, aún hoy, existen diferencias en la demanda y el tráfico aerocomercial, entre los aeropuertos que forman parte del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA), motivadas por las disimiles zonas geográficas donde se implantan los mismos, existiendo diferencias de desarrollo económico regional.

Por lo que luego de realizar diferentes consideraciones respecto al funcionamiento del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA), el área competente concluyó señalando que los aeropuertos del denominado “Grupo B” mencionados necesitan urgentemente contar con aquellos elementos útiles que les permita mejorar y desarrollar su infraestructura, mencionándose entre otros elementos: mangas de viento; matafuegos de plataforma; cestos fod plástico para plataforma; equipos barrenieve; pala cargadora y lanzanieve; equipos barredores de pista, rodaje y plataforma; tractores; desmalezadoras; bordeadoras; ambulancias; camionetas; plataformas de embarque inclusivo; generadores de energía secundaria; carros portaequipajes; terminal modular para cargas; equipos de rayos x y detectores de trazas; arcos detectores de metales; camas de rodillos para escáneres; matafuegos de edificios; y sistema de dispersión de aves.

Por otro lado, la UNIDAD DE DESARROLLO SOCIO-ECONÓMICO Y TERRITORIAL de la GERENCIA DE REGULACIÓN ECONÓMICA Y FINANCIERA (en adelante GREYF) analizó las competencias del ORSNA desde las funciones establecidas en el artículo 14 del Decreto N° 375/97, para luego destacar que los principios y objetivos que rigen el accionar del Organismo Regulador le imponen el deber de fiscalizar la disponibilidad y el estado del equipamiento aeroportuario de los Aeropuertos del Grupo “B” a los fines de que los mismos mantengan óptimos niveles de servicios.

Asimismo, la GREYF indicó que los Aeropuertos del Grupo “A” para cubrir sus necesidades contaban con fuentes de financiamiento propias del Concesionario y también del ORSNA,

advirtiendo que el Grupo "B" posee recursos más limitados, detallando luego los equipos cedidos por el ORSNA a Aeropuertos del Grupo "B" desde hace varios años; destacándose que debería verificarse el estado de los mismos ya que muchos habían cumplido su vida útil.

Sostuvo la Unidad que si bien determinados Aeropuertos del SNA no poseen servicios aerocomerciales regulares, se entiende que sería imperioso dotarlos de los equipos necesarios para la eficiente prestación de servicios aeroportuarios y que contribuyan a operaciones seguras.

La Unidad precitada concluyó señalando que consideraba importante llevar a cabo un plan de dotación a los Aeropuertos del Grupo "B" del SNA considerando el tráfico de pasajeros y aeronaves actual, como así también sus potencialidades.

Al tomar intervención el Servicio Jurídico (IF-2023-79305744-APN-GAJ#ORSNA) explica que en este caso se analiza el pedido de las áreas técnicas del Organismo Regulador de impulsar ante el MINISTERIO DE TRANSPORTE una propuesta de modificación del Contrato de Fideicomiso de Fortalecimiento del Sistema Nacional de Aeropuertos, a efectos de alcanzar una mejora de la infraestructura y los servicios aeroportuarios del SNA.

La GERENCIA DE ASUNTOS JURÍDICOS (en adelante GAJ) recordó que por el Decreto N° 1799/2007 se ratificó el Acta Acuerdo de Adecuación del Contrato de Concesión suscripto por la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos y AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A., habiéndose definido el FIDEICOMISO DE FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS en la parte segunda del mismo instrumento, como: "*...el fideicomiso previsto con el fin de atender distintas necesidades de inversión y adecuar la infraestructura de aeropuertos integrantes del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS...*".

En lo que hace a los ingresos del Fideicomiso, la GAJ agrega que el numeral 5 de la parte quinta del Acta Acuerdo ratificada por el Decreto N° 1799/07 dispuso que: "*... 5.1. El CONCESIONARIO deberá afectar específicamente y en forma mensual un importe en pesos igual al 15% (QUINCE POR CIENTO) de los ingresos totales de la Concesión...*", agregando en el siguiente punto que "*... 5.2. La aplicación de los fondos establecidos en 5.1. se hará conforme al ANEXO III...*".

Asimismo, refiere el Servicio Jurídico que es precisamente en ese Anexo III, denominado "Aplicación de fondos conforme cláusula quinta" donde se establecen las bases del FIDEICOMISO DE FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS, entre los que se encuentra el "*a) Patrimonio de Afectación para el Fondo para estudios, control y regulación de la concesión, destinado para estudios, control y gastos de funcionamiento del ORSNA que hacen a la regulación de la Concesión en cumplimiento de sus funciones, y se integra con el UNO COMA VEINTICINCO POR CIENTO (1,25%) de los ingresos totales de AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A.*".

Explicó el Servicio Jurídico que, a través de la Resolución N° 291/09 de la entonces Secretaría

de Transporte, se aprobó el modelo de Contrato de Fideicomiso para el Fortalecimiento del Sistema Nacional de Aeropuertos, que fue finalmente suscrito el 29 de diciembre de 2009 entre la empresa la Concesionaria AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A., en su carácter de fiduciante y el BANCO DE LA NACIÓN ARGENTINA en su carácter de fiduciario, con la conformidad de la Secretaría de Transporte y el ORSNA.

Agregó la GAJ que en el citado documento se prevé, entre otras cuestiones, la constitución, objeto, plazo y finalidades del fideicomiso; las declaraciones y garantías del fiduciante, sus derechos y obligaciones; las declaraciones y garantías del fiduciario, sus derechos y obligaciones; la administración del fideicomiso; la figura del fideicomisario; los honorarios del fiduciario; la renuncia y remoción del fiduciario; la extinción del fideicomiso; y cláusulas adicionales sobre modificación del contrato, jurisdicción y ley aplicable, notificaciones, etc.

El Servicio Jurídico manifestó que el Contrato fue modificado a través de la Resolución N° 254/2013 de la entonces Secretaría de Transporte, y la Resolución del Ministerio de Transporte N° 537/2016.

Con relación al “Patrimonio de Afectación para el Fondo para Estudios, Control y Regulación de la Concesión” del FIDEICOMISO DE FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS, la GAJ puso de relieve que el Subanexo III-A del Acta Acuerdo ratificada por el Decreto N° 1799/07 se refiere específicamente a los términos y condiciones particulares de cada uno de los patrimonios de afectación que conforman el citado Fideicomiso, estableciendo que el denominado “Patrimonio de Afectación para el Fondo para estudios, control y Regulación de la Concesión” estará destinado para financiar estudios, control y gastos de funcionamiento del ORSNA que hacen a la regulación de la Concesión, en cumplimiento de sus funciones (conforme lo establece el Apartado II), inciso A). punto i del Subanexo III-A).

Por su parte, el Servicio Jurídico señaló que el modelo del “Contrato de Fideicomiso de Fortalecimiento del Sistema Nacional de Aeropuertos” aprobado por la Resolución ST N° 291/09, modificado por medio de la Resolución N° 537/2016 establece: *“ARTÍCULO 7º.- inciso A) PATRIMONIO DE AFECTACIÓN PARA EL FONDO PARA ESTUDIOS, CONTROL Y REGULACIÓN DE LA CONCESIÓN, punto (i) Destino del Patrimonio de Afectación: El patrimonio de afectación estará destinado para estudios, control y gastos de funcionamiento del ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA) que hacen a la regulación de la Concesión, en cumplimiento de sus funciones”*.

Explicó la GAJ que tomando como sustento los informes confeccionados por las áreas técnicas del Organismo, en esta oportunidad corresponde armonizar lo establecido actualmente en el numeral precitado, incorporando una fórmula amplia que refleje el destino al que podría extenderse la utilización de los fondos de este Patrimonio de Afectación, todo ello con sustento en las funciones que son propias del ORSNA conforme la norma de creación del mismo y las disposiciones dictadas con posterioridad.

Refirió la GAJ que el mandato que obliga al Estado Nacional, a través del ORSNA, a garantizar dentro de la República Argentina la interconectividad aérea de un extenso territorio con el objetivo preciso de promover y/o desarrollar las distintas regiones y ciudades argentinas, debiendo lograr para ello inversiones aeroportuarias que garanticen los niveles de infraestructura para satisfacer los futuros requerimientos de la demanda aerocomercial de todo el SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS, mencionando como colorario que los mecanismos económicos que fundaron el acuerdo de la Concesión sustentan el principio de “caja única”, el cual se mantuvo inalterable en la renegociación contractual (ratificado por el Decreto N° 1799/07) constituyendo uno de los pilares fundamentales del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS como política de Estado en el sentido de dotar a todos los aeropuertos - independientemente de sus ingresos específicos- de los requerimientos de infraestructura, de seguridad y prestación de servicios aeroportuarios (exigidos por las normas internacionales) para que resulten eficientes, modernos y adecuados en la interconexión de todo el territorio nacional.

Recordó la GAJ que el Decreto N° 375/97 se encuentra inspirado en el propósito del PODER EJECUTIVO NACIONAL de realizar una profunda reforma de la política aeronáutica del país cuyo objetivo fue adecuar las terminales aéreas a las prescripciones de los tratados internacionales, así como para las ampliaciones y/o modificaciones que han de surgir en el futuro por el previsto incremento del tráfico aéreo en general.

El Servicio Jurídico destacó que el proceso emprendido a partir de esa política y su instrumentación jurídica impuso la necesidad de prever las medidas de contralor de la explotación de la actividad aeroportuaria y crear el pertinente organismo que cumpla dichas funciones, agregando que con ese objetivo se constituyó el SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA) y se creó el ORSNA (art. 14), que debe llevar a cabo todos los actos que resulten necesarios para cumplir con los principios y objetivos estipulados.

Mencionó la GAJ que al mismo tiempo que se creó el referido sistema se estableció el sistema de subsidios cruzados entre las distintas terminales a fin de alcanzar un desarrollo armónico de la infraestructura, intención que ha sido expresamente plasmada en el Considerando sexto del Decreto N° 375/97, que hace mérito de la conveniencia de efectuar un llamado a Licitación Pública Nacional e Internacional con el objeto de otorgar la concesión de la explotación y administración integral de servicios de un conjunto de aeropuertos seleccionados, en orden al cubrimiento territorial, y a su factibilidad económico - financiera global.

El Servicio Jurídico expuso que la configuración del Grupo “A” del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA) respondió a un doble sistema de subsidios cruzados orientado a permitir que mediante la explotación de aeropuertos superavitarios se recauden ingresos suficientes para solventar la administración de aeropuertos deficitarios. Asimismo, a través de la afectación de un porcentaje de los ingresos totales de la Concesión del Grupo “A” de Aeropuertos (mecanismo incorporado por el Decreto N° 1799/07), se recaudan fondos para financiar las obras de infraestructura y mejoramiento de servicios de la totalidad de los

aeropuertos del Sistema Nacional de Aeropuertos, principalmente de aquellos que no han sido objetos de concesión.

El Servicio Jurídico explicó que ese sistema de subsidios cruzados es doble porque, en primer lugar, los aeropuertos que conforman el “Grupo A” que son los aeropuertos más rentables del SNA subsidian a los menos rentables de la Concesión y, posteriormente, parte de los ingresos de la Concesión se destinan a financiar obras y mejoramientos de servicios aeroportuarios en los aeropuertos no concesionados por el Estado.

Señaló la GAJ que dicho sistema de ayuda financiera, no sólo cumple con las premisas establecidas por la ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL de mantener los ingresos económicos en el sistema aeroportuarios, sino que también responde a una cuestión de equidad entre las diversas zonas del país, preservando el federalismo que persigue la política nacional aeroportuaria trazada por las normas citadas más arriba.

El Servicio Jurídico mencionó que los mecanismos económicos establecidos por el Contrato de Concesión suscrito, se sustentan en una única fuente de recursos, toda vez que, considerados individualmente, y dada la naturaleza geográfica y demográfica de nuestro país, muchos de los aeropuertos no pueden autofinanciarse y no son rentables, debido al escaso volumen de movimientos que procesan.

Recordó la GAJ que este principio se mantuvo inalterable en la renegociación contractual por Decreto N° 1799/07, constituyéndose en uno de los pilares fundamentales del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA) y considerado una política de Estado en el sentido de dotar a todos los Aeropuertos de los requerimientos de infraestructura y seguridad requeridos por las normas internacionales.

El Servicio Jurídico entendió que siguiendo con los principios y objetivos que le fija el artículo 14 del Decreto N° 375/97, el ORSNA debe propender a la obtención de la infraestructura aeroportuaria adecuada para satisfacer la demanda y los estándares internacionales a los que se comprometió la República Argentina (Artículo 14 incisos e), f) y g)), agregando que el ORSNA, por imperio del artículo 17 inciso 15 del Decreto N° 375/97, debe velar por el mantenimiento, conservación y modernización de la infraestructura aeroportuaria del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA), propiciando la construcción y desarrollo de los aeropuertos que fueran necesarios para atender al tráfico aéreo.

Refirió la GAJ que la gestión aeroportuaria reúne las características de un servicio público que debe ser prestado en forma universal, continua y regular en tanto el Estado Argentino se ha comprometido ante la comunidad internacional y nivel local, aspirando dicha gestión a la celeridad del traslado de personas, cargas y correo (supuestos de urgencias, emergencias, catástrofes) y al derecho a contar con un medio de transporte eficiente, agregando que no obstante ello, la actividad aeronáutica, y en particular el transporte aerocomercial, es el verdadero servicio público o actividad principal a la cual sirve el mantenimiento y desarrollo de

los aeropuertos. Tal idea aparece plasmada en el primer considerando del Decreto N° 375/97, el cual establece que el funcionamiento de los aeródromos y aeropuertos destinados a la navegación aérea internacional o interprovincial y los servicios aéreos conectados, está comprendido dentro del concepto de circulación aérea, tal como ésta se encuentra determinada por el Código Aeronáutico vigente (Ley N° 17.285) al cual se integra de manera indisoluble e imprescindible.

En virtud de lo expuesto, el Servicio Jurídico consideró procedente modificar el inciso A) punto i) del artículo 7° del CONTRATO DE FIDEICOMISO DE FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS, resguardando debidamente los principios que fueran oportunamente valorados por el ACTA ACUERDO ratificada por el Decreto N° 1799/07.

En función de ello, la GAJ entendió que resulta viable y ajustado a las disposiciones aplicables proponer el dictado de acto por el cual el MINISTERIO DE TRANSPORTE autorice la modificación del artículo 7°, inciso A), punto i) del CONTRATO DE FIDEICOMISO DE FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS, suscripto entre la empresa AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. y el BANCO DE LA NACION ARGENTINA con la presencia de la entonces SECRETARÍA DE TRANSPORTE y el ORSNA el día 29 de diciembre de 2009, el que quedaría redactado de la siguiente manera: *“ARTÍCULO 7°.- inciso A) PATRIMONIO DE AFECTACION PARA EL FONDO PARA ESTUDIOS, CONTROL Y REGULACION DE LA CONCESION Punto (i) Destino del Patrimonio de Afectación: El patrimonio de afectación estará destinado para estudios, control, regulación de la Concesión y del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS, como asimismo para los gastos de funcionamiento del ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA) en cumplimiento de sus funciones, principios y objetivos”*.

El Servicio Jurídico manifestó que la medida propiciada por un lado encuentra sustento, y por otra parte pretende cubrir los desequilibrios expuestos por las áreas técnicas del Organismo Regulador en sus respectivos Informes.

Señaló la GAJ que el artículo 37 del citado Contrato, prevé la posibilidad de que el MINISTERIO DE TRANSPORTE modifique o enmiende el citado Contrato de Fideicomiso, previa intervención del ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA), razón por la cual corresponde que se eleve a consideración del mencionado Ministerio la opinión de este Organismo, propiciando el dictado del acto administrativo pertinente.

Concluyó el Servicio Jurídico señalando que no existen obstáculos jurídicos para impulsar la modificación del artículo 7°, inciso A), punto i) del CONTRATO DE FIDEICOMISO DE FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS, suscripto entre la empresa AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 SOCIEDAD ANÓNIMA y el BANCO DE LA NACION ARGENTINA con la presencia de la entonces SECRETARÍA DE TRANSPORTE y el ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA) el día 29 de diciembre de 2009, acompañando el correspondiente proyecto de resolución ministerial.

Oído lo expuesto el Directorio del ORSNA en forma unánime RESUELVE:

1. Se propicia la modificación del artículo 7º, inciso A), punto i) del CONTRATO DE FIDEICOMISO DE FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS, suscripto entre la empresa AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 SOCIEDAD ANÓNIMA y el BANCO DE LA NACIÓN ARGENTINA con la presencia de la entonces SECRETARÍA DE TRANSPORTE y el ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA) el día 29 de diciembre de 2009, el que quedará redactado de la siguiente manera: *“ARTICULO 7º.- inciso A) PATRIMONIO DE AFECTACION PARA EL FONDO PARA ESTUDIOS, CONTROL Y REGULACION DE LA CONCESION Punto (i) Destino del Patrimonio de Afectación: El patrimonio de afectación estará destinado para estudios, control, regulación de la Concesión y del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS, como asimismo para los gastos de funcionamiento del ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA) en cumplimiento de sus funciones, principios y objetivos”.*
2. Elevar al MINISTERIO DE TRANSPORTE el proyecto de Resolución Ministerial por el cual se propicia la propuesta aprobada en el punto 1 precedente.

Punto 2- La Sra. Secretaria General somete a consideración el EX-2023-65407445-APN-USG#ORSNA por el que tramita la presentación de la empresa BAIRE FLY S.A. (IF-2023-65263214-APN-USG#ORSNA), con la solicitud de intervención del ORSNA en el marco de lo dispuesto por el Decreto N° 375/97 y la Resolución ORSNA N° 100/13; solicitando la apertura del “Procedimiento de Resolución de Controversias” contra la empresa Concesionaria AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A.

La empresa sustenta su requerimiento en el hecho de que el Concesionario habría actuado ilegítimamente amparándose, en: i) la Resolución ANAC N° 810/2012 (normativa que estableció la exclusividad de la operación desde el Aeroparque Internacional “Jorge NEWBERY” de la CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES a vuelos operados por empresas de transporte regular de más de 30 pasajeros o menos cuando hayan obtenido autorización al efecto entre el 15/ 04/ 2012 y 06/11/ 2012; ii) la Resolución ORSNA N° 123/2012 dictada como consecuencia de la Resolución ANAC, mediante la cual se instruyó al Concesionario a liberar los espacios alcanzados por la restricción y iii) las Resoluciones ORSNA N° 121/2013 y N° 122/2013 las cuales extinguieron las Cartas Reversales entre BAIRE FLY y AA2000 y se intimó a la restitución de los hangares.

La firma BAIRE FLY S.A. advirtió que, a través de las referidas Resoluciones, se declararon extinguidos los derechos de uso de los Hangares 5 y 10, y se amenazó a esa parte con el desalojo de sus hangares a partir de 1/12/2013.

El requirente recordó que el día 2 de febrero de 2014 el ORSNA inició, a su criterio ilegalmente, sin competencia y violando derechos constitucionales, un proceso de lanzamiento de los hangares en los términos de la Ley N° 17.091, tramitando el mismo ante el Juzgado de Primera

Instancia en lo Contencioso Administrativo Federal Nº 6 en los autos "ORSNA c/Baires Fly y/u ocupantes s/Lanzamiento Ley 17.091".

En el marco de dicho proceso, se dictó una orden de desalojo de los hangares y al tomar conocimiento de la medida, se efectuó una presentación por la cual el Juez Contencioso dispuso hacer saber al ORSNA que *"a los efectos del cumplimiento del lanzamiento citado deberá arbitrar todos los medios para asegurarle a Baires Fly un espacio en el Aeropuerto de San Fernando, de conformidad con el Acta Compromiso celebrada entre las Partes"*.

Se expone en la presentación que al no cumplirse con lo dictaminado por el Juez Contencioso, la empresa AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. procedió a demoler ilegítimamente el Hangar 10; con lo cual la firma BAIRES FLY habría quedado absolutamente indefenso ante semejante acto y se habría generado una afectación al desempeño material y económico de BAIRES FLY como empresa de transporte aéreo y sobre todo sanitario.

Seguidamente se ocupa de señalar que a la hora de la determinación de posibles nuevas condiciones comerciales, en especial las inversiones necesarias que BAIRES FLY debe encarar para el proyecto y ejecución de la obra de construcción del nuevo hangar, se solicitó a AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. el reconocimiento de parte de las cuantiosas pérdidas que, oportunamente le produjo el desalojo del hangar y que al día de hoy no han sido reparadas ni reconocidas.

En ese sentido entendió que la inversión de la construcción del nuevo hangar de BAIRES FLY S.A. en el Aeroparque Internacional "Jorge NEWBERY" de la CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES debía, en parte, estar en cabeza de AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. de forma tal que ello sirva, si bien no como reparación total de las pérdidas injustamente sufridas, al menos sirva de compensación equitativa y, al final de día, involucre a ambas partes de esta nueva negociación, en cargar con los costos de reparación de aquellas injustas e ilegítimas decisiones.

Se expone que el Concesionario AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. mantiene una incomprensible intransigencia, que, a su entender es meramente económica, no conceptual, en la medida que ambas partes están contestes en avanzar con la construcción del hangar en el Aeroparque Internacional "Jorge NEWBERY" de la CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES que fortalezca la prestación de los servicios aéreos de emergencia.

Seguidamente en su presentación, la firma BAIRES FLY S.A. en el Capítulo VI expuso los argumentos de cómo debería ser la reparación del daño, entendiendo que la misma debe ser integral y considerando que el perjuicio se encuentra constituido por la diferencia entre el estado patrimonial del damnificado después del hecho ilícito y el que tendría en caso de no haber ocurrido éste.

Asimismo, meritó el daño que se le habría causado, realizando una minuciosa valoración de los conceptos que consideró procedentes: en este sentido reclama de AEROPUERTOS

ARGENTINA 2000 Sociedad Anónima compensaciones económicas que alcancen (i) Daño Emergente; (ii) Lucro Cesante; (iii) Pérdida de Chance; y (iv) Daño Moral.

Al tomar intervención el Servicio Jurídico (IF-2023-68180398-APN-GAJ#ORSNA) destacó que el “PROCEDIMIENTO PARA LA SUSTANCIACIÓN DE LAS CONTROVERSIAS QUE SE PLANTEEN ANTE EL ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA)” ha sido aprobado por Resolución ORSNA N° 100/2013 y su modificatoria y, se encuentra enmarcado en el artículo 29° del Decreto N° 375/97 ratificado por DNU N° 842/97 el cual menciona: *“Toda controversia que se suscite entre personas físicas o jurídicas con motivo de la administración y/o explotación de los aeropuertos del Sistema Nacional de Aeropuertos deberá ser sometida en forma previa a la jurisdicción del Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos, el cual será el único órgano administrativo con facultades jurisdiccionales sobre cuestiones de esta naturaleza”*.

La GAJ expresó que la fórmula adoptada por dicho artículo establece la jurisdicción previa del ORSNA en las controversias que se susciten *“con motivo de la administración y/o explotación”*, es decir cuando el conflicto gire en torno a la materia aeroportuaria y se genere con ocasión de la prestación del servicio objeto de la actividad regulada.

Refirió el Servicio Jurídico que el procedimiento aprobado por la Resolución ORSNA N° 100/13, dispone en su artículo primero que: *“Las diferencias y/o conflictos que se suscitaren entre el Explotador, Concesionario o Administrador de los Aeropuertos integrantes del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA) y los usuarios y/o prestadores de las instalaciones aeroportuarias o de servicios brindados dentro del mismo o entre éstos, quedarán sujetas al procedimiento de resolución de controversias que se establece en el presente reglamento”*.

Asimismo, la GAJ expresó que la norma invocada en su segundo párrafo determina que: *“Quedan excluidas de la aplicación del presente reglamento las siguientes cuestiones: a. Las que tengan por objeto establecer un resarcimiento económico en concepto de daños y perjuicios; b. Las que se mencionan en el Artículo 31 del Decreto N° 375/97; c. Las que configuren incumplimientos tipificados en los respectivos regímenes de sanciones aprobados por el ORSNA; d. Las relativas a la desocupación y restitución de espacios en el ámbito aeroportuario que se encuentren explotados por el prestador y/o inquilinos y/o subinquilinos y/o todo otro ocupante de los mismos”*.

Por su parte, y para disponer el rechazo de la presentación, el Servicio Jurídico mencionó que el artículo 5 del mismo Procedimiento determinó que: *“El ORSNA rechazará fundadamente el pedido si el procedimiento solicitado fuera inconducente, si se tratase de cuestiones expresamente excluidas del presente procedimiento, conforme lo dispuesto en el Artículo Primero del reglamento, o versare sobre cuestiones que se encuentran excluidas de la competencia del Organismo Regulador, de acuerdo a las atribuciones y funciones que le otorga el Decreto N° 375/97 y el plexo normativo de aplicación vigente en el ámbito aeroportuario. La resolución que rechaza el planteo será notificada a la parte solicitante y se procederá sin más al*

archivo de las actuaciones. El rechazo agotará la vía administrativa y dejará expedita la vía judicial correspondiente”.

Recordó la GAJ que el objeto de la presentación efectuada por BAIRES FLY S.A. persigue compensar a su favor los perjuicios oportunamente causados por los actos y omisiones que derivaron en la finalización unilateral del “Permiso”, el lanzamiento por un medio procesal ajeno al contrato y la demolición del hangar de BAIRES FLY en el Aeroparque Internacional “Jorge NEWBERY” de la CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES.

El Servicio Jurídico explicó que realizando un contraste de la pretensión de BAIRES FLY S.A. con las previsiones contenidas en el Reglamento de Resolución de Controversias que se invoca, surge que nos encontramos ante materias expresamente excluidas para la intervención de este Organismo Regulador, en los términos que dispone el artículo 1º del Procedimiento aprobado por Resolución ORSNA N° 100/2013

Entendió la GAJ que el objeto de la presentación efectuada por BAIRES FLY S.A. comprende reclamos y cuestiones expresamente excluidas del “Procedimiento para la Sustanciación de las Controversias que se planteen ante el ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA)”, aprobado por Resolución ORSNA N° 100/13; debiendo en consecuencia proceder al rechazo del requerimiento bajo análisis en los términos dispuestos por el artículo 5º de la Resolución OPRSNA N° 100/13.

Finalmente, el Servicio Jurídico señaló que, en atención a la materia reclamada, el requirente deberá, en el caso de considerarlo pertinente, dirigirse directamente al Concesionario en el marco de su relación contractual.

La GAJ sostuvo que el Directorio del ORSNA resulta competente para dictar la presente medida, en atención a lo dispuesto en el artículo 23 del Decreto N° 375/97, modificado por el Decreto N° 642 de fecha 19 de marzo de 2003.

Concluyó el Servicio Jurídico señalando que correspondía rechazar la solicitud de sustanciación de controversia realizada por BAIRES FLY S.A., por los argumentos ya expuestos, en los términos de los artículos 1º y 5º del Reglamento de aplicación, aprobado por Resolución ORSNA N° 100/13.

Cabe señalar que en fecha 13 de junio de 2023, se dictó la RESFC-2023-40-APN-ORSNA#MTR, por la cual se rechazó el pedido de intervención del ORSNA en el marco de la Resolución ORSNA N° 100/13 requerido por la firma BAIRES FLY S.A., haciéndole saber que el presente rechazo agota la vía administrativa y deja expedita la vía judicial correspondiente, correspondiendo su ratificación por parte de este Cuerpo Colegiado.

Oído lo expuesto el Directorio del ORSNA en forma unánime RESUELVE:

1. Ratificar la RESFC-2023-40-APN-ORSNA#MTR suscripta en fecha 13 de junio de 2023

por el Sr. Presidente y el Sr. Vicepresidente del Directorio.

Punto 3 - La Sra. Secretaria General somete a consideración el EX-2023-EX-2023-48175625-APN-USG#ORSNA por el que tramita el proyecto de resolución propiciado por GERENCIA DE RECURSOS HUMANOS (en adelante GRRHH) con relación a la modificación del encuadre salarial del personal indicado en el IF-2023-50267756-APN-GRRHH#ORSNA, contratado bajo la modalidad establecida en el Título III - "De las Modalidades del Contrato de Trabajo", Capítulo I - "Principios generales", artículo 90° - "Indeterminación del plazo", de la Ley de Contrato de Trabajo N° 20.744 (t.o. 1976) del ORSNA.

Cabe señalar que la GRRHH (PV-2023-50307069-APN-GRRHH#ORSNA) propició el referido proyecto de resolución contenido en el IF-2023-50302768-APN-GRRHH#ORSNA, con su anexo obrante en el IF-2023-50267756-APN-GRRHH#ORSNA.

La GERENCIA DE ADMINISTRACIÓN Y PRESUPUESTO (en adelante GAYP) informó que el gasto sería contemplado en el total de créditos, en oportunidad de solicitar una modificación presupuestaria a la Subsecretaría de Presupuesto de la Secretaria de Hacienda.

Cabe recordar que las relaciones de este Organismo Regulador con su personal dependiente se rigen por medio de lo dispuesto por la Ley de Contrato de Trabajo N° 20.744 (artículo 24° del Decreto N° 375/97).

La GRRHH manifestó que es atribución exclusiva del Presidente del Directorio del ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA) ejercer la dirección del personal de planta permanente y contratado, y de sus cuerpos gerenciales (artículo 21.1, inciso a) del Decreto N° 375/97, modificado por el Decreto N° 642/03).

Asimismo, es atribución del Directorio del ORSNA contratar y remover al personal de la repartición, de conformidad con los términos del artículo 23°, inciso c) del Decreto N° 375/97.

Por otra parte, cabe considerar que por la RESFC-2022-100-APN-ORSNA#MTR del 21 de diciembre de 2022, se dispuso la contratación del personal de este ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA), bajo la modalidad establecida en el Título III - "De las Modalidades del Contrato de Trabajo", Capítulo I - "Principios generales", artículo 90° - "Indeterminación del plazo", de la Ley de Contrato de Trabajo N° 20.744 (t.o. 1976).

En fecha 10 de mayo de 2023, el Sr. Vicepresidente del Directorio suscribió la RESOL-2023-6-APN-ORSNA#MTR, correspondiendo en esta instancia su ratificación por parte de este Cuerpo Colegiado.

Oído lo expuesto el Directorio del ORSNA en forma unánime RESUELVE:

1. Ratificar la RESOL-2023-6-APN-ORSNA#MTR suscripta en fecha 10 de mayo de 2023 por el Sr. Vicepresidente del Directorio.

Punto 4- La Sra. Secretaria General somete a consideración el EX-2023-06639764- -APN-USG#ORSNA por el que tramita el proyecto de resolución individualizado como IF-2023-76429343-APN-GRRHH#ORSNA referido a la contratación de Locación de Servicios de la Dra. Micaela Mariana ARCIONI (DNI N° 34.536.206) para el año 2023, en el marco de lo dispuesto por el Decreto N° 1109/17.

Cabe recordar que por RESOL-2017-729-APN-MM se aprobaron la descripción y los requisitos para cada función y los rangos de retribución correspondientes al régimen de contratación establecida en el Decreto N° 1109 del 28 de diciembre de 2017.

Mediante la RESFC-2020-56-APN-ORSNA#MTR, rectificada por la RESFC-2020-79-APN-ORSNA#MTR (ratificada mediante Acta de Directorio N° ACDIR-2020-5-APN-ORSNA#MTR) se aprobó la contratación a partir del 1° de julio y hasta el día 31 de diciembre de 2020 de la mencionada profesional bajo la modalidad de Locación de servicios, en la función de Consultor Nivel I, en los términos de lo dispuesto por el Decreto N° 1109/17,

Asimismo, la Dra. ARCIONI fue contratada durante el año 2021 y 2022 en los mismos términos (RESFC-2021-26-APN-ORSNA#MTR, RESFC-2022-5-APN-ORSNA#MTR, ratificadas por Actas de Directorio N° ACDIR-2022-3-APN-ORSNA#MTR y ACDIR-2022-4-APN-ORSNA#MTR).

La GRRHH elaboró proyecto de resolución (IF-2023-76429343-APN-GRRHH#ORSNA).

El área técnica (PV-2023-76447429-APN-GRRHH#ORSNA) incorporó al proyecto de resolución la última DECAD2023-319-APN-JGM por la cual se incrementa el valor de la unidad retributiva de servicios y certifica la prestación de servicios de la Dra. ARCIONI durante los meses de enero a abril del corriente año.

La GAYP (PV-2023-76597716-APN-GAYP#ORSNA) informó que la demora de la tramitación de la contratación *“se debió a la espera de la aplicación de una Modificación Presupuestaria de Crédito (EX-2023-12795416-APNUSG#ORSNA) como consecuencia del cambio de imputación presupuestaria para el ejercicio 2023 según lo informado por la Dirección Nacional de Sistemas de Información Subsecretaría de Innovación Administrativa Secretaria de Innovación Pública, la cual fue ingresada el día 6 de febrero de 2023 y aplicada por la Oficina Nacional de Presupuesto el día 18 de mayo de 2023. En consecuencia, una vez aplicado el crédito, este Departamento Contable, inició la solicitud de Cuota de Compromiso y Devengado necesarias para la ejecución y pago de la contratación, el pedido se tramitó en el expediente N° EX-2023-65703466-APN-USG#ORSNA el cuál fue enviado el día 7 de junio de 2023 a la Oficina Nacional de Presupuesto y aplicado el día 15 de junio de 2023”*.

Al tomar intervención, el Servicio Jurídico (IF-2023-78075134-APN-GAJ#ORSNA) señaló que por el Decreto N° 1109/17 se facultó al JEFE DE GABINETE DE MINISTROS, a los MINISTROS, a los SECRETARIOS de la PRESIDENCIA DE LA NACIÓN, al JEFE DE LA CASA MILITAR y a los titulares de entidades descentralizadas y Fondos Fiduciarios nacionales, a contratar personas humanas, para la prestación de servicios profesionales autónomos que sean necesarios para el desarrollo de tareas, estudios, proyectos o programas especiales (conf. art. 1).

Agregó la GAJ que para ello, dispuso en el último párrafo del artículo 1° que estas contrataciones deberán tener por objeto la prestación de servicios especializados, técnicos o profesionales, debiendo la jurisdicción solicitante observar en todos los casos, lo establecido respecto de incompatibilidades y prohibiciones, en el tercer párrafo del artículo 81 de la Ley N° 11.672, Complementaria Permanente de Presupuesto (t.o. 2014) y en el artículo 1° del Decreto N° 8566/61.

Refirió el Servicio Jurídico que en su artículo 2°, el Decreto N° 1109/17 determina específicamente que: *“La relación contractual que vincule a las partes se registrará por las disposiciones de este régimen, por las normas que se dicten en su consecuencia y por los contratos que a tal efecto se celebren, de acuerdo con el Modelo de Contrato que establezca la Autoridad de Aplicación pudiendo en cada caso incorporarse cláusulas especiales adecuadas a la contratación que se propusiera”*.

La GAJ expresó que la GRRHH propició la contratación de la profesional Micaela Mariana ARCIONI, la que se registraría por lo establecido en el Decreto N° 1109/17 y su normativa reglamentaria.

El Servicio Jurídico señaló que la mencionada Gerencia mediante la Providencia PV-2023-07776356-APN-GRRHH#ORSNA indicó la modalidad por la cual sería contratada la profesional, los objetivos generales y específicos de su trabajo, los resultados que su trabajo debe alcanzar, la duración y la retribución de la contratación.

La GAJ mencionó que el artículo 6° del Decreto N° 1109/17 dispuso que: *“La retribución máxima corresponderá a situaciones de dedicación completa, es decir a jornadas de prestación de servicios de OCHO (8) horas. En el supuesto que la dedicación horaria sea parcial, no podrá ser menor a CUATRO (4) horas”*.

El Servicio Jurídico manifestó que por RESOL-2017-729-APN-MM se aprobó el Modelo de Contrato para el régimen previsto por el Decreto N° 1109/17, el que prevé que se incluya: *“El plazo y el cronograma del programa de trabajo a cumplimentar por el contratado que deberá incluir la dedicación horaria de la prestación de servicios acordada”*.

En cuanto a la competencia para la suscripción del acto propiciado, la GAJ destacó que el artículo 1° del Decreto N°1109/17 establece que son competentes los titulares de las entidades descentralizadas, pudiendo delegar tal facultad *“en el funcionario de nivel político que ejerza la*

máxima responsabilidad sobre los servicios técnico administrativos de cada jurisdicción o entidad contratante, los que no podrán tener rango inferior a Subsecretario Ministerial".

Con relación a la competencia para el dictado del acto, el Servicio Jurídico entendió que el Directorio del ORSNA resulta competente, en virtud de lo establecido en el artículo 3° de la Ley Nacional de Procedimientos Administrativos N° 19.549, el artículo 23 del Decreto N° 375 del 24 de abril de 1997, modificado por el Decreto N° 642 del 19 de marzo de 2003, el artículo 1° del Decreto N° 1109 del 28 de diciembre de 2017.

Concluyó la GAJ señalando que no existirían reparos de índole jurídica al dictado del acto administrativo en cuestión. Cabe señalar que en fecha 10 de julio de 2023, el Sr. Presidente y el Sr. Vicepresidente del Directorio suscribieron la RESFC-2023-51-APN-ORSNA#MTR, correspondiendo su ratificación por parte de este Cuerpo Colegiado.

Oído lo expuesto el Directorio del ORSNA en forma unánime RESUELVE:

1. Ratificar la RESFC-2023-51-APN-ORSNA#MTR suscripta por el Sr. Presidente y el Sr. Vicepresidente del Directorio en fecha 10 de julio de 2023.

Punto 5.- La Sra. Secretaria General somete a consideración al EX-2021-38046194- -APN-USG#ORSNA, en el cual tramita la situación planteada por la GERENCIA DE REGULACIÓN ECONÓMICA Y FINANCIERA respecto a la "Revisión de la Proyección Financiera de Ingresos y Egresos", producto del sostenido impacto en el mercado de transporte aéreo nacional, regional y mundial, así como el planteo de una serie de acciones necesarias a los efectos de la concreción técnica del instrumento de Revisión, a fines de que el impacto de este no afecte intereses de los usuarios actuales y/o futuros del Servicio Aeroportuario.

La GERENCIA DE REGULACION ECONOMICA Y FINANCIERA (en adelante GREYF) por Nota NO-2021-41702858-APN-GREYF#ORSNA le informa al Concesionario el inicio del "Procedimiento de Revisión de la Proyección Financiera de Ingresos y Egresos" de la Concesión del Grupo "A" de aeropuertos del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS, de acuerdo con lo dispuesto por el Acta Acuerdo de Renegociación Contractual ratificada por el Decreto N° 1799/2007 y el Decreto 1009/20 que dispone la extensión de la CONCESIÓN y todos los acuerdos que la sustentan, entre ellos lo plasmado en el Acta de la Reunión celebrada, el 21 de octubre de 2020, en relación con las pautas interpretativas de la revisión de la Ecuación Económico-Financiera de la misma.

En ese marco se remitieron, para consideración las bases que habrán de guiar el proceso de revisión de los años 2019 y 2020 en el marco del numeral 6.1.2 de los *"Mecanismos y Procedimientos para la Revisión de la Proyección Financiera de Ingresos y Egresos de la Concesión del Grupo "A" de Aeropuertos del Sistema Nacional de Aeropuertos"*, aprobado por la Resolución ORSNA N° 111/08.

Asimismo, la GREYF remitió la Nota NO-2021-51350848-APN-GREYF#ORSNA al

Concesionario referida a las acciones vinculadas con el control de costos de AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 Sociedad Anónima, en el marco de la “Revisión de la Proyección Financiera de Ingresos y Egresos” correspondiente a los períodos de los años 2019 y 2020, solicitando poner a disposición de este Organismo la información que se detalla en los Anexos “A” y “B”, embebidos como IF-2021-50838277-APN-GREYF#ORSNA; indicándose que, en el caso del primero de ellos, deberá remitir el listado de los documentos que constituyen el saldo de cada una de las cuentas contables, separándolos por cada año.

Además, la GREYF le requirió que debe informar el nombre del proveedor, número de factura de pago, tipo de cambio (cuando así corresponda) y una justificación de la compra o contratación de que se trate. Asimismo, y en lo que concierne al Anexo aludido en segundo término, se requiere al Concesionario la remisión del detalle completo de las partidas que constituyen el saldo; también, separadamente por cada uno de los períodos mencionados.

Asimismo, la GREYF (ME-2021-52004846-APN-GREYF#ORSNA) le solicitó a la GERENCIA DE PLANIFICACIÓN AEROPORTUARIA que confirme o rectifique en caso que corresponda los valores referidos a inversiones de la empresa AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. validadas por este Organismo, discriminando los montos registrados o a registrar que corresponden a los diferentes patrimonios de afectación (Banco de Proyecto 2012 y 2,5% para obras del Grupo “A” de aeropuertos del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS, 11,25% para obras del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS, etc.), y que en caso de estar pendiente de registro los montos a considerar, tenga a bien aportar una estimación del valor correspondiente. Con respecto al Fideicomiso para Refuerzo de Inversiones, no incluido en el Registro, se le requiere indicar los desembolsos realizados durante el período considerado.

A su vez, se le indica que es necesario identificar en caso que corresponda los montos anuales de obras realizadas, o a realizar, en aeropuertos del Grupo “A” de aeropuertos del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS para las cuales exista consenso respecto de su identificación como costo operativo, para el período comprendido entre los años 2018 – 2020.

La GPA por Memorándum ME-2021-55085141-APN-GPA#ORSNA, indicó que, en el Informe embebido (IF-2021-54981949-APN-GPA#ORSNA), se informan los montos de inversión registrados como así también los montos estimados para los años 2015, 2016, 2017 y 2018, los cuales fueron calculados con base en las tareas preliminares efectuadas por el DEPARTAMENTO DE PROGRAMACIÓN Y REGISTRO DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA de esa Gerencia y el DEPARTAMENTO DE REGULACIÓN ECONÓMICA Y FINANCIERA. Asimismo, para los años 2019 y 2020 se informan los montos estimados en función de los montos denunciados por el Concesionario.

Por otra parte, se expusieron que los egresos estimados en el marco de la Programación Financiera FFSNA 2021-2023, fueron informados mediante el Memorándum ME-2021-31490445-APN GPA#ORSNA a la GERENCIA DE ADMINISTRACIÓN Y PRESUPUESTO.

Finalmente, se aclaró que los egresos estimados corresponden a los montos previstos de los proyectos en gestión en el ámbito de esa Gerencia y no abarca los montos de las obras ejecutadas y en ejecución.

Asimismo, el Concesionario AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A., mediante la Nota AA2000-ADM-836/21 dio respuesta a los requerimientos formulados por la GERENCIA DE REGULACION ECONOMICA Y FINANCIERA.

La GREYF por la Nota NO-2023-46323875-APN-GREYF#ORSNA hizo saber al Concesionario AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 Sociedad Anónima que no había recibido respuesta a la Nota NO-2021-61778560-APNGREYF#ORSNA; reiterándola en todos sus términos; debiendo ese Concesionario cumplimentar lo allí requerido dentro de los QUINCE (15) días de recibida esa comunicación.

El Concesionario mediante Nota AA2000-ADM-1371/23 adjunta la documentación solicitada.

La GREYF (PV-2023-82490286-APN-GREYF#ORSNA) efectuó un informe, poniendo en conocimiento de las circunstancias relacionadas con el procedimiento de revisión anual y proponiendo un curso de acción para el Directorio a fines de asegurar la razonabilidad de las tarifas a aplicarse en el ámbito del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA) y en un todo de acuerdo con el Decreto N° 375/97, ratificado por el Decreto DNU N° 842/97.

El área técnica entendió que, sin perjuicio de la creación de los instrumentos regulatorios por parte del Estado Nacional, el Decreto N° 1799/07 otorgó flexibilidad al Sistema, advirtiendo que el mismo no podría convertirse, de ningún modo, en un perjuicio a los pasajeros y/o las líneas, tal que impidan, retrasen o condicionen la recuperación del Sector y con ello la concreción de los efectos directos, indirectos y catalíticos del transporte aéreo propios de la actividad.

La GREYF destacó que el ORSNA al igual que las organizaciones internacionales que regulan la actividad mundial del transporte aéreo (OACI), como así también las cámaras de transporte aéreo que representan a los actores del sistema de transporte internacional y regional, han explicitado en sus documentos (COVID-19 Recovery - ACI World), (IATA - Air Transport & Communicable Diseases), (Navigating COVID-19 - CANSO) y plasmaron políticas considerando la profundidad y gravedad del impacto económico de la crisis sanitaria y lo extenso y particular de la recuperación de los niveles de tráfico existentes al momento, previo a la aparición de los efectos de la Pandemia del Covid-19.

El área técnica citó los antecedentes normativos y las circunstancias de hecho, técnicas y económicas que sustentaron el dictado de cada Acto administrativo, destacando que: *“.... es allí donde debe entenderse el Rol del Regulador en su deber implícito de equilibrar en el tiempo los intereses de las partes, velando por el usuario y al mismo tiempo cumplir sus competencias de forma responsable y asegurando que ninguna de sus decisiones resulten contrarias a lo que requiere el Estado para la promoción de su Sistema de Transporte Aéreo y el desarrollo de sus externalidades directas e indirectas sobre la Población en general. Esta necesidad de hallar*

equilibrios dinámicos consistentes con los intereses de Estado obligó a efectuar postergaciones a ciertos compromisos por parte del Directorio en materia de obras de infraestructura y consecuentemente con ello también a sus escenarios de medición de dichos compromisos” (v. documento embebido en el número de orden 26), recordando seguidamente que: “... se determinó la facilitación de la realización de los revisiones económicas con fecha 30 de junio de 2023, con el espíritu de concluir las revisiones pendientes del caso de forma de poder advertir con base cierta, razonable y mensurable de forma definitiva los eventuales desequilibrios que surge de contraponer los cálculos económicos correspondientes a partir del modelo conceptual incorporado al Anexo 11 del Acta de Condiciones Técnicas para la Prórroga con los valores reales correspondientes a los años 2019 al 2022, como así también y quizás más importantes al momento de la estabilización dinámica del modelo respecto de las proyecciones futuras para el período 2023 al 2038”.

La GREYF indicó que de la determinación del modelo conceptual incluido en el Decreto N° 1009/20, su objetivo fue identificar la situación general de la Concesión del Grupo “A” de aeropuertos del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA), y contar con una herramienta para evaluar el comportamiento probable de las principales variables que la definen, agregando que dicho ejercicio, por su propia naturaleza y los objetivos que persigue, no suplantó el proceso de Revisión Ordinaria establecido en el Acta Acuerdo que permite emitir opinión regulatoria acerca del desempeño de la concesión.

Dentro del análisis realizado, el área técnica destacó que: *“En el marco de las consideraciones expuestas fue posible apreciar cómo la Pandemia impactó de manera significativa en los flujos de fondos del Concesionario, y en el normal desarrollo de la actividad aeroportuaria, siendo la mayor parte de los ingresos de la concesión de fuente aeronáutica y vinculada al transporte internacional. Por todo ello, es que diferir la puesta en marcha de Revisiones Ordinarias en un contexto de recuperación no concluido fue comprendido como oportuno para el Estado, dado que su eventual ajuste de tarifas resultante podría resultar alejado de todo criterio de razonabilidad y competitividad, principios que este Organismo debe atender en función de su normativa de creación”.*

Expuso la Gerencia mencionada que: *“A los fines de la realización del presente Informe y relatados los hechos previos referidos a la conformación de la superestructura regulatoria se entiende necesaria la verificación de los hechos vinculados con la recuperación de los niveles de tráfico de pasajeros respecto de los registros del año 2019, en un todo de acuerdo con la metodología empleada por Organismos Internacionales y Cámaras especializadas del Sector”.*

El área técnica analizó la “Evolución del Tráfico de Pasajeros y Recuperación del Sector”, mencionando el tratamiento que dicho tema ha merecido por parte de los Organismos Internacionales y la evolución e impacto que se presenta en el país y la región, para luego ocuparse de analizar los “Aportes desde la regulación para la rápida recuperación del tráfico”, donde expuso que: *“... es sumamente relevante y en procesos de análisis económico de la concesión que se avance con políticas concretas tendientes al logro de una recuperación*

acelerada y sostenible del transporte aéreo para el beneficio de sus habitantes y a los fines de la maximización de los impactos directos e indirectos que genera la conectividad aérea, evitando que los precios por los servicios contengan incrementos que se alejen de niveles de razonabilidad. En base a ello, desde todo punto de vista el encarecimiento de la conectividad aérea resulta un desincentivo para su recuperación, por ello cada Estado debería realizar las acciones que encuentre a su alcance para el restablecimiento de los niveles previos a la Pandemia del COVID-19. Lo central aquí es considerar que la recuperación del tráfico aéreo representa una ganancia de conectividad, un incremento de los beneficios, de las oportunidades económicas y sociales de la población y un incremento en los niveles de empleos directos e indirectos”.

Sostuvo la GREYF que: “Esta demora en el regreso a valores oportunamente proyectados implica un impacto en el modelo conceptual e indicativo que no se solucionará en el corto plazo, sino que requieren un tiempo suficiente de maduración. · Debido a que el modelo de concesión se encuentra claramente expuesto a la operación internacional, debido a que los valores de las tasas percibidas por la operación doméstica se encuentran muy por debajo de similares valores para operaciones internacionales, los niveles de ingresos han evolucionado por debajo de lo esperado dado el menor crecimiento de pasajeros internacionales. · Por ende, el simple reemplazo de valores reales correspondiente a los años 2019 a 2022 sobre el modelo conceptual originaría una depresión de los niveles de rentabilidad objetivo que tendría como correlato necesario natural un incremento de niveles tarifarios por fuera de los niveles de razonabilidad de acuerdo con lo recomendado en el Doc. OACI 9082 y 9562. · No existirían perjuicios económicos financieros para el caso de realizar un corrimiento del ejercicio regulatorio hasta tanto se normalicen los valores correspondientes al tráfico de pasajeros internacionales. · Tomarse el tiempo suficiente hasta el hito indicado en el punto anterior permitiría al Concesionario remitir toda la información faltante a la cual debe comprometerse a efectos de que el ORSNA pueda realizar los ejercicios regulatorios pendientes con las certezas suficientes de lo que ocurrirá en el futuro en materia de recuperación de tráfico aéreo y consecuentemente niveles de ingresos, despojado de sesgos de información y/o posibilidad de realizarse supuestos inadecuados para la competitividad y el desarrollo del transporte aéreo. En dicho marco recién fue recibida en esta Gerencia la documentación correspondiente a los años 2019 al 2020 con fecha 11 de julio del corriente año”.

Finalizando su Informe, el área técnica indicó que, a los efectos de lograr el equilibrio contractual, conforme surge de los cálculos matemáticos aplicados según el Anexo 1 de las “Condiciones Técnicas para la Prórroga” aprobadas por el Decreto N° 1009/20, asumiendo como escenario para el análisis de la presente revisión la necesaria invariabilidad de la tasa de uso de Aeroestación en el valor equivalente a DÓLARES ESTADOUNIDENSES CINCO (U\$S5), daría como resultado que la tasa del pasajero internacional deba sufrir un aumento aproximado del SETENTA POR CIENTO (70 %) ubicándose por fuera de todas las referencias mundiales y alcanzando un valor irrazonable y anticompetitivo. En consecuencia, y por razones de competitividad sectorial y regional, no se estima oportuno en esta instancia propiciar ajustes a

los valores oportunamente dispuestos para el segmento doméstico del transporte aéreo.

Por último, la GREYF insistió en que el ORSNA, de acuerdo al marco normativo vigente, debe velar por los derechos de los usuarios y al mismo tiempo cumplir con sus competencias en forma seria y responsable, procurando la normal continuidad en la prestación del servicio y la ejecución del plan de obras. En tal sentido, destaca que las medidas que adopte para asegurar la sustentabilidad de la Concesión y el cumplimiento del Plan de Inversión no pueden perder de vista esos propósitos, de manera que cualquier decisión que se adopte en las actuales condiciones con la finalidad de dar estricto cumplimiento con los compromisos contractuales asumidos y el mantenimiento de la ecuación financiera de la concesión, deben tener carácter provisional hasta tanto se alcance el tráfico de pasajeros internacionales del año (conforme la metodología establecida en las Condiciones Técnicas para la prórroga aprobada por Decreto N° 1009/20) oportunidad en la que el ORSNA estará en condiciones de establecer las eventuales modificaciones normativas que resultaren del completamiento del proceso de revisión.

Al tomar intervención el Servicio Jurídico (IF-2023-84120010-APN-GAJ#ORSNA) la GREYF somete a consideración la problemática existente en materia de la Revisión Económica producto del sostenido impacto en el mercado de transporte aéreo nacional, regional y mundial, así como el planteo de una serie de acciones necesarias a los efectos de la concreción técnica del instrumento de Revisión, a fines de que el impacto de este no afecte intereses de los usuarios actuales y/o futuros del Servicio, proceso de revisión que reviste el carácter de extraordinario por las mismas condiciones de base en el que ha sido construido.

Luego de realizar un pormenorizado análisis del informe elaborado por la GREYF, la GAJ señala que el ORSNA goza de potestad para adoptar las medidas que entienda procedente en la materia en cuestión, potestades que derivan del ordenamiento jurídico, toda vez que el Organismo Regulator tiene una competencia técnica específica atribuida por el marco regulatorio vigente, específicamente por el artículo 17, punto 7 del Decreto N° 375/97 ratificado por el Decreto DNU N° 842/97.

El Servicio Jurídico recuerda que el proceso de revisión económica es una herramienta que tiene por objeto principal ayudar al correcto funcionamiento de la concesión en los términos previstos contractualmente, en un entorno de calidad de servicio óptimo para los usuarios y con una administración eficiente de recursos.

Sostiene la GAJ que, la ecuación económico-financiera del Contrato se vincula al mantenimiento de los presupuestos y previsiones que en materia de ingresos, gastos e inversiones se tuvieron en cuenta, toda vez que de ello depende el cumplimiento sustentable del objeto del contrato.

En efecto, el Servicio Jurídico menciona que surge del Acta Acuerdo ratificada por el Decreto N° 1799/07 en su artículo 29.1 que la “Proyección de Ingresos y Egresos” contenida en el Anexo V de la referida Acta, refleja los ingresos, egresos operativos, inversiones y obligaciones estimados de la Concesión para la explotación, administración y funcionamiento del Grupo “A”

de aeropuertos del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA), agregando que el mecanismo de revisión ordinario anual tiene por objeto verificar y preservar el equilibrio entre las variables de dicha proyección.

Refiere la GAJ que conforme lo desarrollado por la GREYF en el caso concreto y en la presente instancia, no resulta procedente introducir una modificación a los montos actualmente vigentes del Cuadro Tarifario del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA).

El Servicio Jurídico comparte lo expuesto por el área técnica en el sentido de que el ORSNA “... debe velar por los derechos de los usuarios y al mismo tiempo cumplir con sus competencias en forma seria y responsable, procurando la normal continuidad en la prestación del servicio y la ejecución del plan de obras”.

Al respecto, la GAJ señala que el ORSNA posee entre una de sus funciones primordiales validar los derechos del usuario aeroportuario, velando por el estricto cumplimiento de la calidad de las prestaciones, el control de las inversiones mínimas obligatorias y el resguardo de sus intereses.

Refiere el Servicio Jurídico que el ORSNA encuentra como sustento de las decisiones que adopta no sólo resguardar los derechos de los usuarios aeroportuarios; sino también mejorar la infraestructura y los servicios aeroportuarios, incentivar la eficiencia de los servicios y buscando establecer tarifas justas a través de la exacta aplicación de los Cuadros Tarifarios aprobados.

La GAJ considera que, de conformidad con el mecanismo implementado por el ACTA ACUERDO, la Proyección Financiera de Ingresos y Egresos (PFIE) resulta, desde el punto de vista regulatorio, el permanente punto de referencia al momento de evaluar el equilibrio económico - financiero de la Concesión y la sustentabilidad contractual, debiendo analizarse en cada Revisión Ordinaria Anual la situación económica de la Concesión, en el marco de un estudio de la evolución de los datos relevados y proyectados que hacen a los ingresos y egresos de la Concesión.

El Servicio Jurídico expresa que la ecuación económico-financiera del Contrato de Concesión del Grupo “A” de aeropuertos del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA) se vincula al mantenimiento de los presupuestos y previsiones que en materia de ingresos, gastos e inversiones se tuvieron en cuenta, toda vez que de ello depende el cumplimiento sustentable del objeto del contrato.

Agrega la GAJ que en el documento por el cual se aprueban los “MECANISMOS Y PROCEDIMIENTOS PARA LA REVISIÓN DE LA PROYECCION FINANCIERA DE INGRESOS Y EGRESOS DE LA CONCESION DEL GRUPO “A” DE AEROPUERTOS DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS” (v. Resolución ORSNA N° 111/08), al ocuparse de la Sustentabilidad Económica Financiera se expresa que: *“El criterio regulatorio esencial es crear, dentro de los riesgos específicos asumidos por cada una de las partes, las condiciones de sustentabilidad económica financiera que posibiliten los objetivos contractuales. El fin de la sustentabilidad económica financiera es mantener la calidad en la prestación de los servicios y*

su seguridad y el ajuste a estándares variables en el tiempo, adecuando la oferta de los servicios aeroportuarios a los requerimientos de la demanda, parte de los cuales se encuentran detallados en el Anexo I del Acta Acuerdo. Para ello se considera oportuno dotar de consistencia interna al Sistema Regulatorio a los efectos de asegurar el cumplimiento de criterios de idoneidad, transparencia y participación pública, previsibilidad, publicidad e integridad, criterios rectores recomendados por la ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI)” (artículo 5.1).

El Servicio Jurídico menciona que el ORSNA es competente para aprobar la revisión de la PFIE contribuyendo de esta manera a proporcionarle sustentabilidad a la Concesión para el cumplimiento de los objetivos perseguidos por la misma.

La GAJ explica que el caso sometido a análisis adquieren esencial relevancia los aspectos desarrollados por el área técnica, la cual insiste en advertir que cualquier decisión que se adopte en las actuales condiciones, con la finalidad de dar estricto cumplimiento con los compromisos contractuales asumidos y el mantenimiento de la ecuación financiera de la concesión, deben tener carácter provisional hasta tanto se alcance el tráfico de pasajeros internacionales del año (conforme la metodología establecida en las Condiciones Técnicas para la prórroga aprobada por Decreto 1009/20) oportunidad en la que el ORSNA estará en condiciones de establecer las eventuales modificaciones normativas que resultaren del completamiento del proceso de revisión.

El Servicio Jurídico cita lo manifestado por la GREYF respecto de lo que, a su entender, resulta procedente: *“Que el tardío comienzo de la recuperación del tráfico de pasajeros y el menor ritmo de recuperación relativa para el segmento internacional, ha hecho que al 30 de junio de 2023 no haya finalizado aún el proceso de normalización, razón por la cual se estima aconsejable completar la presente revisión al momento de alcanzarse el tráfico de pasajeros internacional de 2019 (conforme la metodología establecida en las condiciones técnicas para la prórroga aprobada por Decreto 1009/20), que se estima para un entorno dentro de los meses de marzo a julio de 2024. Ello al hecho esperado, de que se estabilicen las variables macroeconómicas, permitirá ponderar una tasa de pasajero internacional más razonable que la que resultaría frente a las actuales circunstancias imperantes”* (informe embebido en el número de orden 26).

Recuerda la GAJ que sobre este punto se ha destacado que: *“No existirían perjuicios económicos financieros para el caso de realizar un corrimiento del ejercicio regulatorio hasta tanto se normalicen los valores correspondientes al tráfico de pasajeros internacionales. Tomarse el tiempo suficiente hasta el hito indicado en el punto anterior permitiría al Concesionario remitir toda la información faltante a la cual debe comprometerse a efectos de que el ORSNA pueda realizar los ejercicios regulatorios pendientes con las certezas suficientes de lo que ocurrirá en el futuro en materia de recuperación de tráfico aéreo y consecuentemente niveles de ingresos, despojado de sesgos de información y/o posibilidad de realizarse supuestos inadecuados para la competitividad y el desarrollo del transporte aéreo. En dicho marco recién fue recibida en esta Gerencia la documentación correspondiente a los años 2019 al 2020 con*

fecha 11 de julio del corriente año”.

Concluye el Servicio Jurídico señalando no se presentan observaciones que formular desde el punto de vista jurídico a la propuesta que surge del Informe confeccionado por la GREYF (PV-2023-82490286-APN-GREYF#ORSNA).

Oído lo expuesto el Directorio del ORSNA en forma unánime RESUELVE:

1. Aprobar las condiciones y conclusiones establecidas en el “Informe” confeccionado por la GERENCIA DE REGULACION ECONOMICA Y FINANCIERA (embebido a la PV-2023-82490286-APN-GREYF#ORSNA), referido al curso que seguirá el proceso de Revisión de la PROYECCION FINANCIERA DE INGRESOS Y EGRESOS (PFIE) de la CONCESIÓN del Grupo 'A' correspondiente al período 2019-2022.
2. Instruir a la GERENCIA DE REGULACION ECONOMICA Y FINANCIERA a completar el Proceso de revisión económica de acuerdo con el cronograma propuesto en el “Informe” invocado, considerando la dinámica de recuperación del transporte aéreo internacional en los términos expresados.
3. Determinar que no deberán realizarse incrementos en las tarifas aplicadas a pasajeros u operadores aéreos, hasta tanto se complete el proceso de Revisión de la PROYECCION FINANCIERA DE INGRESOS Y EGRESOS (PFIE) en curso y se verifique que no se afectará la red de conectividad y competitividad del transporte aéreo.
4. Autorizar a los miembros del Directorio para que, en forma individual o conjunta, suscriban el correspondiente acto administrativo

Punto 6.- La Sra. Secretaria General somete a consideración el EX-2023-68555848- -APN-USG#ORSNA, en el cual tramita la propuesta elaborada por la GOYEU de reformar los artículos 6.10 y 19.5.14 del “REGLAMENTO GENERAL DE USO Y FUNCIONAMIENTO DE LOS AEROPUERTOS” (REGUFA) aprobado por la Resolución ORSNA N° 96/01, ante la necesidad de establecer una serie de lineamientos para regular el servicio de transporte pre y post aéreo de los aeropuertos que componen el SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA).

La GOYEU (IF-2023-68151745-APN-GOYEU#ORSNA) expuso en su informe que el transporte pre y post aéreo se considera un servicio esencial aeroportuario, por lo que propició la incorporación de un apartado en el REGUFA que regule la prestación del servicio de transporte público pre y post aéreo, considerando los deberes del Explotador Aeroportuario de articular con las autoridades locales el acceso a colectivos, subtes y trenes de la red pública de transporte que conecte a los aeropuertos con el centro urbano y disponer puntos de venta y acreditación de tarjetas magnéticas bajo el SISTEMA ÚNICO DE BOLETO ELECTRÓNICO (SUBE) y/o aquél sistema específico de la localidad, o el que a futuro lo reemplace.

Asimismo, la GREYF (IF-2023-73891132-APN-GREYF#ORSNA) expuso también la necesidad de adaptar el REGUFA en el mismo sentido, señalando entre otras cuestiones, que dentro de

los lineamientos propuestos para la regulación del servicio de transporte pre y post aéreo de los aeropuertos que componen el SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA), se recomiendan algunas mejoras en lo que respecta a la infraestructura intermodal y señalética, para garantizar un adecuado proceso de ascenso y descenso de usuarios aeroportuarios al sistema de transporte público local.

Explicó el área técnica que estos sectores, destinados a la intermodalidad aéreo – terrestre, deben contar con información al usuario sobre los recorridos de los servicios de transporte locales, horarios de prestación, frecuencias y cobertura geográfica de la red.

La GOYEU tomó nueva intervención incorporando un proyecto de acto administrativo (IF-2023-77195930-APN-GOYEU#ORSNA).

La GAJ tomó la intervención que le compete (IF-2023-82781968-APN-GAJ#ORSNA) señalando que el Decreto N° 375/97 ratificado por el Decreto N° 842/97 dispone en su artículo 14, como principio y objetivo de la tarea del ORSNA, entre otros, la misión de *“asegurar la igualdad, el libre acceso y la no discriminación en el uso de los servicios e instalaciones aeroportuarias”* (v. artículo 14, inciso a).

El Servicio Jurídico recordó que el artículo 17, inciso 25 del Decreto N° 375/97 establece como función del ORSNA la tarea de asegurar la continuidad de los servicios esenciales, toda vez que, tal como mencionan las áreas técnicas el transporte pre y post aéreo como un servicio esencial aeroportuario, definido como aquellas facilitaciones que permiten la gestión adecuada, continua, confiable y oportuna de las prestaciones e instalaciones aeroportuarias de acuerdo a las normas nacionales y los estándares internacionales aplicables, asegurando la igualdad, el libre acceso y la no discriminación en su uso, impactando de manera directa en una experiencia positiva de las personas usuarias.

En consecuencia de todo ello, la GAJ concluyó señalando que no tenía objeciones que realizar a la incorporación de los artículos propiciados al reglamento aprobado por Resolución ORSNA N° 96/01, recordando que es competencia del ORSNA velar por el cumplimiento de la normativa aeroportuaria por parte de los explotadores aeroportuarios del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA).

Oído lo expuesto el Directorio en forma unánime RESUELVE:

1. Incorporar al CAPÍTULO 6 “ACTIVIDAD AEROPORTUARIA GENERAL”, PARTES PÚBLICAS del “REGLAMENTO GENERAL DE USO Y FUNCIONAMIENTO DE LOS AEROPUERTOS DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS” aprobado por la Resolución ORSNA N° 96/01 el Artículo 6.10, que quedará redactado de la siguiente manera: “El Explotador del Aeropuerto deberá garantizar por sí o a través de terceros el acceso a todos los medios para el pago de transporte público, de manera de asegurar la opción a viajes de la red pública de transporte que conecte a los aeropuertos con el centro urbano, de acuerdo a las especificidades locales, tales como el SISTEMA DE BOLETO

- ELECTRÓNICO PARA TRANSPORTE PÚBLICO y/o el que en el futuro lo reemplace”.
2. Incorporar al CAPÍTULO 19 “DESARROLLO COMERCIAL DEL AEROPUERTO”, del “REGLAMENTO GENERAL DE USO Y FUNCIONAMIENTO DE LOS AEROPUERTOS DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS” aprobado por la Resolución ORSNA N° 96/01 el artículo 19.5.14, el que quedará redactado de la siguiente manera: “Implementar los procedimientos que le requiera el Explotador del Aeropuerto y/o el ORSNA a los fines de facilitar el acceso de las personas usuarias a los servicios de viajes de transporte que conecte a los aeropuertos con el centro urbano, de acuerdo a las especificidades locales, tales como el SISTEMA DE BOLETO ELECTRÓNICO PARA TRANSPORTE PÚBLICO y/o el que en el futuro lo reemplace”.
 3. Autorizar a los miembros del Directorio para que, en forma individual o conjunta, suscriban el correspondiente acto administrativo.

A las 12:45 horas y no siendo para más, se da por finalizada la reunión.