



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

ACTA DE DIRECTORIO

Número:

Referencia: Acta de Reunión Abierta de Directorio N° 8/23

ACTA N° 8/23 DE REUNIÓN ABIERTA DE DIRECTORIO DEL ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA)

El día 17 de octubre de 2023, siendo las 11.30 hs, se reúnen 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 la plataforma zoom 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-2022-123992331-APN-USG#ORSNA - Recurso de Reconsideración presentado por la firma AIR DELTA S.R.L. contra la RESFC-2023-33-APN-ORSNA#MTR.
2. EX-2023-81696631-APN-USG#ORSNA - Instrucciones para la aplicación de los Fondos del Fideicomiso.
3. EX-2022-137046496-APN-USG#ORSNA - Controversia suscitada entre BLUE MIAL S.A. y AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. relacionada con el cobro de tarifas en concepto de almacenaje y otros servicios de carga “Courier” en el Aeropuerto Internacional “MINISTRO PISTARINI” de la localidad de EZEIZA, Provincia de BUENOS AIRES.

4. EX-2022-72188197-APN-USG#ORSNA - Controversia suscitada entre la empresa Concesionaria AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. con la empresa FLYBONDI LÍNEAS AÉREAS respecto de la asignación de amarres en los aeropuertos del Grupo “A” del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA).
5. EX-2021-38046194-APN-USG#ORSNA - Revisión de la Proyección Financiera de Ingresos y Egresos Año 2019-2020.
6. EX-2023-59178434-APN-USG#ORSNA - Extensión de la aplicación de la RESFC- 2023-42-APN-ORSNA#MTR.
7. EX-2019-48856313-APN-USG#ORSNA – Pedido de autorización al Directorio del ORSNA para promover acción judicial en carácter de parte actora para solicitar la ejecución judicial de la RESFC-2023-22-APN-ORSNA#MTR
8. EX-2019-48854530-APN-USG#ORSNA – Pedido de autorización al Directorio del ORSNA para promover acción judicial en carácter de parte actora para la solicitar la ejecución judicial de la RESF-2023 46-APN-ORSNA#MTR.
9. EX-2021-74433054-APN-USG#ORSNA – Proyecto de reglamento de Política de Seguridad de la Información.
10. EX-2019-48626216-APN-USG#ORSNA – Proyecto de Adenda Contrato de Fideicomiso del Sistema Nacional de Aeropuertos
11. EX-2023-91300659- -APN-USG#ORSNA - Modificación del Cuadro Tarifario aplicable en el Aeropuerto “MALVINAS ARGENTINAS” de la Ciudad de USHUAIA, PROVINCIA DE TIERRA DEL FUEGO, ANTÁRTIDA E ISLAS DEL ATLÁNTICO SUR.
12. EX-2023-16394527- -APN-USG#ORSNA- Modificación Cuadro Tarifario aplicable en el Aeropuerto “ALMIRANTE MARCOS A.ZAR” de la Ciudad de TRELEW, PROVINCIA DEL CHUBUT.
13. EX-2023-118551418-APN-USG#ORSNA – Modificación Presupuestaria.

Punto 1 - La Sra. Secretaria General somete a consideración el EX-2023-123992331-APN-USG#ORSNA, por el que tramita el recurso de reconsideración presentado por el prestador AIR DELTA S.R.L. contra la RESFC-2023-33-APN-ORSNA#MTR.

Cabe recordar que por referida medida se dispuso imponer a AIR DELTA S.R.L una sanción de VEINTE MIL (20.000) Unidades de Penalización por haber incurrido en la conducta tipificada por el Artículo 23 inciso a) del “RÉGIMEN DE SANCIONES POR INFRACCIONES A LA DISPOSICIONES LEGALES Y REGLAMENTARIAS EN EL ÁMBITO AEROPORTUARIO”, aprobado por Resolución ORSNA N° 80/13 y modificatorias.

En virtud de ello, la firma AIR DELTA S.R.L. (IF-2023-68553512-APN-USG#ORSNA) presentó recurso de reconsideración y alzada en subsidio contra la referida medida, y solicitó en su recurso que se declare la nulidad de la Resolución impugnada y/o se revoque en subsidio.

El recurrente sostuvo que, conforme ya se informara en el descargo presentado mediante nota del 22 de noviembre de 2022, el concesionario AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. fue debidamente informado del Proyecto de Obra “Instalación contra incendios”, agregando que el mismo fue llevado a cabo por el Arquitecto Juan Carlos Maratea, quien efectuó la debida presentación en 2015.

Explicó AIR DELTA S.R.L. que tras la renuncia del referido profesional, se contrató a la empresa INFYMAT S.R.L. a fin de continuar con el proyecto de instalación contra incendios, habiendo presentado ante el concesionario la Fase 1 del proyecto, en cuya etapa sostiene encontrarse esperando la aprobación correspondiente por parte del ORSNA.

En ese sentido, acompañó la documentación presentada ante el concesionario junto a la memoria técnica del proyecto.

La firma AIR DELTA S.R.L. continuó su argumentación solicitando se declare la nulidad de la resolución impugnada, por considerarla ilegítima, al sustentarse en un procedimiento nulo, en el que se vulneró el principio de legalidad, el debido proceso adjetivo, el principio de congruencia y el de verdad material, por lo que sostuvo que adolece de vicios en su motivación.

Asimismo, el recurrente aseveró que no se cumplió lo dispuesto por el artículo 19 de la Resolución ORSNA N° 80/13 y modificatorias, en tanto no se cumplió lo establecido en la norma para merituar la gravedad de la sanción.

Por otra parte, el prestador AIR DELTA S.R.L. solicitó que para el caso que la instrucción considere que la resolución resulta nula, se solicite la morigeración de la misma, ya que se ve imposibilitado de probar las circunstancias y hechos que hacen al legítimo ejercicio del derecho de defensa, que la sanción atenta contra el principio de oficialidad del procedimiento probatorio y contra el debido proceso adjetivo en lo relativo al derecho de defensa y de producir pruebas.

Asimismo, el prestador sostuvo que debe entenderse que se ha abocado a dar cumplimiento con la Resolución ORSNA N° 58/06 relativa al sistema contra incendios, como considera que demuestra la documentación que acompaña, y que nunca hubo por su parte intención de no cumplir con el artículo 23, inciso a) del “RÉGIMEN DE SANCIONES POR INFRACCIONES A LAS DISPOSICIONES LEGALES Y REGLAMENTARIAS EN EL ÁMBITO AEROPORTUARIO” aprobado por la Resolución ORSNA 80/13 y modificatorias, por lo que consideró que su conducta no encuadra en el artículo reseñado, y que en consecuencia se violó el principio de culpabilidad.

Asimismo, el recurrente expresó que existió una falta de proporcionalidad en la sanción impuesta, como así también una manifiesta arbitrariedad.

Por las razones expuestas, el recurrente solicitó se hiciera lugar al recurso deducido y se dejase sin efecto la multa impuesta, y subsidiariamente se morigerase la misma en tanto sostuvo que no obró de mala fe.

Por su parte, la GERENCIA DE OPERACIONES Y EXPERIENCIA DEL USUARIO (en adelante GOYEU) (PV-2023-75031491-APN-GOYEU#ORSNA) tomó la intervención de su competencia respecto al recurso en trámite.

El área técnica destacó que la empresa AIR DELTA S.R.L. no acreditó que el proyecto de Instalación contra Incendio haya sido presentado en el año 2015, con lo que reconoció que cuando menos desde ese año se le ha venido siendo requerida la presentación del proyecto pendiente, quedando plenamente acreditado, en consecuencia, la infracción por cuya comisión le ha sido impuesta la sanción.

La GOYEU señaló que encontrándose consumada la infracción, sancionado el Prestador y recurrido el acto que impuso la sanción, el Concesionario remitió al ORSNA la nota de inversión (rev. 6/3/23) y documentación (Memoria Técnica) presentada por el prestador del Hangar AIR DELTA S.R.L., correspondiente a la obra de Instalación contra Incendios SFD 7201.

Al tomar intervención, el Servicio Jurídico (IF-2023-88065111-APN-GAJ#ORSNA) señaló que el recurso de reconsideración interpuesto por el prestador contra la RESFC-2023-33-APN-ORSNA#MTR fue presentado en tiempo y legal forma, cumpliendo dicha presentación los requisitos de admisibilidad de la acción incoada.

Con relación a la supuesta inexistencia de incumplimiento esgrimida por el recurrente, la GAJ mencionó que de acuerdo a lo informado por el área técnica con competencia en la materia en la PV-2023-75031491-APN-GOYEU#ORSNA, el incumplimiento de la empresa Air Delta S.R.L. ha existido y ha sido comprobado.

El Servicio Jurídico recordó que a través de la Resolución ORSNA N° 58/06 se aprobó el Reglamento denominado “CUADRO DE PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS”, de aplicación en todos los aeropuertos integrantes del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA), donde se detallan los requisitos que deben satisfacer las instalaciones aeroportuarias en materia de seguridad contra incendios, tanto en los aspectos preventivos como activos para asistir a siniestros en el ámbito mencionado, agregando que con posterioridad a ello, a través de la Resolución ORSNA N° 80/13, se aprobó el “RÉGIMEN DE SANCIONES POR INFRACCIONES A LAS DISPOSICIONES LEGALES Y REGLAMENTARIAS EN EL ÁMBITO AEROPORTUARIO”, cuyo Anexo I indica en su artículo 23 inciso a) que: *“Serán pasibles de sanciones, de conformidad con la configuración indicada, las siguientes conductas: 23.a. No presentar en tiempo y forma la documentación solicitada referida a: -Plan de Neutralización de Emergencia y Evacuación; -Proyecto de Adecuación de la Instalación contra Incendio existente; -Proyecto de Nuevas Instalaciones contra Incendio, -Procedimientos de Seguridad en el Uso y Explotación de las Instalaciones”*.

La GAJ entendió que resulta inexacto lo manifestado por el prestador respecto a la inexistencia de la conducta imputada, ya que de acuerdo a lo expresado por el área con competencia en la materia la misma ha tenido lugar.

El Servicio Jurídico manifestó que tal como surge de las presentes actuaciones, el ORSNA en el ámbito de su competencia procedió al dictado de la resolución objeto de recurso, por lo que el prestador mal puede invocar en esta instancia la inexistencia de la conducta imputada, de acuerdo al encuadre oportunamente

otorgado, dada que la misma fue debidamente probada.

Con respecto al monto de la sanción, el Servicio Jurídico manifestó que el ORSNA aplicó que la sanción económica máxima prevista para la conducta imputada a la recurrente, conforme el artículo 18 de la normativa de aplicación, que indica que los incumplimientos graves deben ser sancionados con una multa de DOS MIL QUINIENTAS UNA (2.501) a VEINTE MIL (20.000) Unidades de Penalización.

En cuanto al carácter de grave de la multa, y la argumentación del recurrente respecto a los elementos a tener en cuenta al momento de merituar su valor conforme al artículo 19 de la Resolución 80/13 y modificatorias, la GAJ expresó que cabe recordar que el área técnica manifestó que: “...*la falta cometida resulta de carácter grave por prolongar una situación irregular que pone en riesgo tanto la seguridad de las instalaciones propias y aledañas, como el regular desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria*” (PV-2022-124536937-APN-GOYEU#ORSNA).

Asimismo, sostuvo la GAJ que las argumentaciones efectuadas por el recurrente no llevan a demostrar en forma concreta la ilegitimidad del acto atacado, agregando que los alegados vicios que expone en su presentación no dejan de ser una mera discrepancia interpretativa respecto de los hechos y normativa en análisis, debiendo rechazarse los argumentos esgrimidos por el prestador.

Con respecto al elemento motivación, el Servicio Jurídico manifestó que la RESFC-2023-33-APN-ORSNA#MTR, hacía sobrada referencia a los motivos que llevaron al Organismo Regulador a imponer la sanción, habiéndose mencionado anteriormente los antecedentes normativos y fácticos en los cuales se basó la sanción impuesta, agregando que los argumentos vertidos en su oportunidad por el prestador fueron analizados por el ORSNA, llegando a una valoración diferente de la que realiza el prestador, dado que el incumplimiento que motivó la aplicación de la sanción es el apartamiento por parte de aquel de la normativa antes citada.

La GAJ consideró que la valoración de los hechos efectuada por el prestador no alcanza para enervar o conmovier, en forma alguna, la decisión del Organismo Regulador.

Con relación al debido proceso adjetivo, explicó la GAJ que en las actuaciones en cuestión se intimó al prestador a presentar el proyecto de Instalación Contra Incendio correspondiente (Nota NO-2022-122887334-APN-GOYEU#ORSNA), se le informó del inicio del procedimiento abreviado, y se le hizo saber que podía efectuar el correspondiente descargo y ofrecer las pruebas que estimara pertinentes, teniendo la posibilidad de ejercer de esa manera el derecho de ser oído y a ofrecer y producir pruebas plasmados en los Incisos 1 y 2 del Punto f) del artículo 1° de la Ley N° 19.549, Ley Nacional de Procedimientos Administrativos N° 19.549 (NO-2023-06253476-APN-GAJ#ORSNA), derecho que efectivamente ejerció al presentar descargo.

Asimismo, el Servicio Jurídico destacó que el recurrente solicitó una prórroga el envío del proyecto solicitado (v. IF-2022-126418660-APN-USG#ORSNA), la cual fue otorgada (IF-2022-133732663- APN-USG#ORSNA contenida en la Nota NO-2022- 132521148-APN-GOYEU#ORSNA) sin que el prestador efectuara ninguna presentación (PV-2022-137433771-APN-GOYEU#ORSNA), agregando que finalmente, se le informó a través del documento identificado como IF-2023-61495042-APN-USG#ORSNA (contenido en el documento identificado como IF-2023-62104403-APN-USG#ORSNA)

del dictado de la RESFC-2023-33-APN-ORSNA#MTR y los recursos que podía interponer contra ella, por lo que ha tenido reiteradas oportunidad para ejercer su derecho de defensa y producir pruebas.

La GAJ mencionó que por otro lado, el recurrente alegó que su conducta no encuadraba en los presupuestos necesarios para configurar la infracción, en tanto no hubo intención de incumplir con el artículo 23 inciso a) del régimen aprobado por la Resolución ORSNA N° 80/13 y modificatorias, sosteniendo que se estaría violando el principio de culpabilidad, porque no solo debería evaluarse si la conducta es objetivamente reprochable sino también subjetivamente.

Sin embargo, agregó el Servicio Jurídico que el artículo 3° de dicho régimen indica claramente que las infracciones a las normas reglamentarias tendrán carácter formal y se configurarán con independencia del dolo o de la culpa del imputado, salvo cuando se haya dispuesto expresamente lo contrario en las normas legales y reglamentarias pertinentes.

Con relación a la falta de proporcionalidad de la multa, la GAJ mencionó que a través del Régimen sancionatorio de aplicación se describe la conducta e identifica la sanción correspondiente con ella, régimen conocido y consentido por el prestador, más allá de las alegaciones que efectúa en esta presentación al respecto.

Por otra parte, sostuvo el Servicio Jurídico que de conformidad con los informes emitidos por las áreas técnicas con competencia en la materia, quedó debidamente probado el incumplimiento del prestador, calificado como “grave” por el Régimen aprobado por la Resolución ORSNA N° 80/13, correspondiendo graduar la sanción dentro de los parámetros que fija el mencionado régimen.

La GAJ expresó que en la especie no existe la desproporción invocada, dado que el incumplimiento encuadrado tiene como consecuencia una sanción prevista en el Régimen de Sanciones desde su sanción, agregando que en el caso concreto el ORSNA aplicó el máximo de unidades de penalización (VEINTE MIL (20.000)) previsto para la conducta imputada calificada como grave.

Agregando respecto al monto de la multa determinada por el área técnica, que el monto de la misma se ajusta a lo establecido en los artículos 13, 15, 18 y 23 a) del régimen aprobado por Resolución ORSNA N° 80/2013.

Por otra parte, el Servicio Jurídico manifestó que la conducta del prestador fue oportunamente encuadrada por el área técnica en lo dispuesto por el art. 23 a) del régimen aprobado por Resolución ORSNA N° 80/2013 y modificatorias, que regula los incumplimientos realizados por los prestadores y se lo ha sancionado con el monto máximo previsto en la norma de aplicación.

Por lo argumentos expuesto, la GAJ concluyó señalando que corresponde rechazar el recurso de reconsideración interpuesto por el prestador AIR DELTA S.A.

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

1. Rechazar el recurso de reconsideración interpuesto por la firma AIR DELTA S.R.L. contra la RESFC-2023-33-APN-ORSNA#MTR por las razones expuestas en el punto del Acta.
2. Autorizar a los miembros del Directorio para que, en forma individual o conjunta, suscriban el

correspondiente acto administrativo.

Punto 2 - La Sra. Secretaria General somete a consideración el EX-2023-81696631-APN-USG#ORSNA, por el que tramita el requerimiento formulado por la GAYP que requiere la ratificación de la NO-2023-66012441-APN-GAYP#ORSNA, referente a la inversión de los fondos del Fideicomiso de Fortalecimiento del Sistema Nacional de Aeropuertos.

Cabe considerar que por la mencionada nota, la GAYP comunicó a las respectivas área del Ministerio de Transporte que: *“... teniendo en cuenta las diversas interacciones realizadas entre las áreas técnicas de este Organismo Regulador; los Ministerios del PODER EJECUTIVO NACIONAL con competencia en la materia y el Fiduciario del FIDEICOMISO DE FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS, cabe señalar que no se observan impedimentos técnicos para la conversión de la totalidad de las letras suscriptas el día 21 de abril de 2023 -de acuerdo a la instrucción remitida por NO-2023-43770905-APN-SSPEYFT#MTR- a los nuevos instrumentos a suscribirse en moneda local (BONO DEL TESORO NACIONAL EN PESOS AJUSTADO POR CER CON VENCIMIENTO 13 DE DICIEMBRE DE 2024 (TE3-OP1), de acuerdo con las condiciones propias expuestas en el correspondiente anuncio de conversión. Todo ello, en forma acorde a las conversiones que realice el BANCO DE LA NACIÓN ARGENTINA (BNA) para otros fondos que hayan invertidos en el mismo instrumento citado precedentemente”*.

Asimismo, la Dirección Nacional de Gestión de Fondos Fiduciarios del MINISTERIO DE TRANSPORTE, por NO-2023-66021942-APN-DNGFF#MTR, se dirigió al BANCO DE LA NACIÓN ARGENTINA (BNA) invocando la referida Nota NO-2023-66012441-APN-GAYP#ORSNA, en la cual remitió la propuesta de inversión, manifestando no tener objeciones en realizar colocación en instrumentos a licitar en el día de la fecha, que se adjunta en archivo embebido.

La GAJ (PV-2023-86853125-APN-GAJ#ORSNA) requirió la intervención de la GERENCIA DE REGULACIÓN ECONÓMICA Y FINANCIERA (en adelante GREYF) previo a la ratificación de lo actuado por parte del Directorio del Organismo Regulador, quien manifestó que no presentaba objeciones a la continuación del trámite solicitado.

Al tomar nueva intervención el Servicio Jurídico (IF-2023-91124479-APN-GAJ#ORSNA) mencionó que el ACTA ACUERDO DE RENEGOCIACIÓN CONTRACTUAL, ratificada por el Decreto N° 1799/07, modificó el contrato de Concesión para la explotación, administración y funcionamiento del Grupo “A” del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA) aprobado por el Decreto N° 163/98.

En función de ello, la GAJ expresó que el artículo 5 de la citada Acta se refiere a la “AFECTACIÓN ESPECÍFICA DE INGRESOS DE LA CONCESIÓN” disponiendo en su parte pertinente 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. 5.2. La aplicación de los fondos establecidos en 5.1. se hará conforme al ANEXO IIF”*.

Por su parte, agregó el Servicio Jurídico que la Parte Quinta de la norma precitada prevé: *“1.*

FIDEICOMISO DE FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS. 1.1 Se encomienda a la SECRETARÍA DE TRANSPORTE que dentro del plazo de 120 (CIENTO VEINTE) días siguientes contados desde la entrada en vigencia del ACTA ACUERDO instrumento el FIDEICOMISO DE FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS conforme las pautas que se establecen en el SUBANEXO III-A de la presente”.

Asimismo, refirió la GAJ que el Subanexo III-A al Acta Acuerdo de Adecuación del Contrato de Concesión define los términos y condiciones que debería respetar el Contrato de Fideicomiso de Fortalecimiento del Sistema nacional de Aeropuertos, estableciendo que: “*el fiduciario solo podrá invertir los bienes fideicomitidos en: (i) plazos fijos en pesos o dólares estadounidenses en entidades financieras de primera línea de la Argentina; (ii) títulos de deuda privados con oferta pública que cuenten como mínimo con una calificación de riesgo “AA” internacional; y (iii) fondos comunes de inversión que inviertan el haber del fondo en plazos fijos o títulos de deuda privados que cuenten como mínimo con una calificación de riesgo “AA” internacional*”.

Seguidamente, el Servicio Jurídico expresó que por medio de la Resolución N° 291/09 de la entonces SECRETARÍA DE TRANSPORTE del entonces MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS, se aprobó el modelo de "Contrato de Fideicomiso de Fortalecimiento del Sistema Nacional de Aeropuertos", conforme los lineamientos establecidos por el SubAnexo III-A del Acta Acuerdo referida.

Dentro de las definiciones contenidas en el “Contrato” referido, la GAJ mencionó que se dispone la definición de la figura del Fiduciario, expresando que el mismo: “*Es el BANCO DE LA NACIÓN ARGENTINA, entidad que administrará los bienes fideicomitidos que se transfieran en los términos de la Ley N° 24.441 y sus modificatorias y del Decreto N° 1799/07, con el destino exclusivo e irrevocable que se establece en el Subanexo III-A del Acta Acuerdo, y de conformidad con lo previsto en el presente Contrato*”, previéndose asimismo, dentro de las definiciones del citado contrato cuáles son las inversiones del Fiduciario que deben entenderse por Inversiones Transitorias Permitidas.

Asimismo, refirió el Servicio Jurídico que el artículo 22 del referido Contrato estableció: “*Administración de las Cuentas Fiduciarias. La administración del Fideicomiso será irrevocablemente ejercida por el Fiduciario. Los importes o valores depositados en las Cuentas Fiduciarias no devengarán interés alguno, salvo que se inviertan en Inversiones Transitorias Permitidas. A tal fin, deberán ser invertidos en las opciones abajo mencionadas hasta tanto se apliquen a dar cumplimiento a lo previsto respecto del destino de los fondos para cada Patrimonio de Afectación. Los Bienes Fideicomitidos deberán ser invertidos por el Fiduciario, conforme las instrucciones que le imparta la Autoridad de Aplicación, en: (...)*”.

La GAJ sostuvo que resulta clara la indicación que surge del invocado artículo 22 del Contrato, en el sentido de que es competencia de la autoridad de aplicación del FIDEICOMISO DE FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS impartir las instrucciones sobre cómo deberán ser invertidos por el Fiduciario los Bienes Fideicomitidos.

Explicó el Servicio Jurídico que la GAYP se ha dirigido al MINISTERIO DE TRANSPORTE, en su calidad de autoridad de aplicación, invocando el llamado a conversión dispuesto por el PODER

EJECUTIVO NACIONAL de determinados títulos considerados elegibles entre los que se encuentran los oportunamente suscriptos por este Fondo a través de su Fiduciario (LETRA DEL TESORO NACIONAL EN PESOS AJUSTADA POR CER A DESCUENTO CON VENCIMIENTO 18 DE JULIO DE 2023 (LECER X18L3) (v. NO-2023-66012441-APN-GAYP#ORSNA).

La GAJ manifestó que con posterioridad a la notificación remitida por el área técnica precitada, el MINISTERIO DE TRANSPORTE se dirigió directamente al BANCO DE LA NACIÓN ARGENTINA, en su carácter de Fiduciario, refiriéndose a la Nota NO-2023-66012441-APN-GAYP#ORSNA del día 8 de junio de 2023, en la cual remitió propuesta de inversión, manifestando no tener objeciones en realizar colocación en instrumentos a licitar en el día de la fecha, que se adjunta en archivo embebido.

El Servicio Jurídico entendió que el curso de acción implementado se adecuó a los mecanismos establecidos por las normas mencionadas precedentemente.

Por lo que el Servicio Jurídico concluyó señalando que resulta procedente la ratificación de lo actuado en las actuaciones en cuestión por parte del Directorio de Organismo, conforme el requerimiento formulado por la GAYP, y de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 19 de la Ley de Procedimientos Administrativos.

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

1. Ratificar lo actuado por la GERENCIA DE ADMINISTRACIÓN Y PRESUPUESTO en el Expediente EX-2023-81696631-APN-USG#ORSNA respecto a los fondos del FIDEICOMISO DE FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS.
2. Autorizar a los miembros del Directorio para que, en forma individual o conjunta, suscriban el correspondiente acto administrativo

Punto 3 - La Sra. Secretaria General somete a consideración el EX-2022-137046496-APN-USG#ORSNA, por el que tramita la presentación realizada por la empresa BLUE MAIL S.A., por la cual solicita la apertura del “PROCEDIMIENTO DE SUBSTANCIACIÓN DE CONTROVERSIAS” aprobado por Resolución ORSNA N° 100/13, con el objeto de resolver la diferencia que mantiene con el Concesionario AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. relacionada con el cobro de tarifas en concepto de almacenaje y otros servicios de carga “Courier” en el Aeropuerto Internacional “Ministro Pistarini” de la localidad de Ezeiza, Provincia de Buenos Aires.

La empresa BLUE MAIL S.A. (IF-2022-136431637-APN-USG#ORSNA) solicitó la apertura del Procedimiento aprobado por Resolución ORSNA N° 100/13, alegando que requiere se determine la ilegitimidad del crédito pretendido por AA2000, en concepto de almacenaje y otros servicios brindados a la carga amparada en la guía 361- 90005510 más impuestos, con motivo en la irrazonabilidad y desproporción de las tarifas que aplica el Concesionario y la inexigibilidad de la deuda que pudo haber liquidado en concepto de depósito provisorio de importación con relación a dicha carga.

En el relato de los hechos que motivaron su petición, advirtió que el embarque en cuestión fue objeto de

control por parte de la DIRECCIÓN GENERAL DE ADUANAS (DGA) dependiente de la ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE INGRESOS PÚBLICOS (AFIP), lo cual implicó el ingreso del mismo a bodega del Concesionario bajo el régimen aduanero de depósito provisorio de importación, manifestando que el sumario finalizó con el pago voluntario y su solicitud de reembarco de la mercadería, refiriendo una serie de gestiones ante la DGA, sin que la misma le fuera restituida.

Asimismo, informó que luego de ello, fue citada CINCO (5) años más tarde a una mediación prejudicial caratulada “AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. c/ BLUE MAIL S.A. s/cobro de sumas de dinero”, donde se le comunicó que el monto reclamado ascendía a la suma de DÓLARES ESTADOUNIDENSES DOSCIENTOS CINCUENTA Y UN MIL CIENTO DIECIOCHO (USD \$251.118), y que la mercadería se encontraba en un depósito fiscal.

En referencia a la competencia del ORSNA el requirente sustentó su solicitud en el Decreto 375/97 (art. 17.30 y 29).

En consiguiente, y por aplicación de tales normas precitadas, el requirente entendió que el Concesionario no podría sustraerse de la jurisdicción del ORSNA a raíz de que instó una mediación prejudicial obligatoria (en los términos de la Ley N° 26.589) cuando optó por una vía que era, a su entender, improcedente para encauzar su pretensión de acuerdo con las normas que rigen una actividad concesionada.

En el sentido expuesto, la firma BLUE MAIL S.A. solicitó al ORSNA se declarase competente para resolver la controversia allí planteada; determinándose improcedente la vía elegida por el Concesionario (conf. ley 26.589) por no ajustarse a las normas de derecho público que rigen su actividad concesionada y, por último, determinar la irrazonabilidad y desproporción de las tarifas que impone AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. en el depósito fiscal del Aeropuerto Internacional “MINISTRO PISTARINI” declarándose la ilegitimidad de la deuda reclamada.

Con relación a los hechos que sustentan el requerimiento formulado, la peticionante mencionó que la firma BLUE MAIL S.A. ejercía su actividad comercial de servicio postal internacional el cual se encuentra sometido al control aduanero, pero que si durante el mismo su carga no hubiera sido retenida y llevada al depósito provisorio de mercadería, no habría existido vínculo jurídico con el Concesionario.

La presentante sostuvo la concreta aplicación del Código Aduanero y la competencia que en esta materia específica posee la DIRECCIÓN GENERAL DE ADUANAS en el Aeropuerto Internacional “MINISTRO PISTARINI”, en ejercicio de su poder de Policía Aduanero, agregando que el crédito exigido por AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. desconocía las normas aduaneras que regulan el depósito provisorio de mercadería, que limitaría la extensión temporal del cobro del almacenaje.

El peticionante alegó que el crédito exigido por el Concesionario era contrario a la Resolución General de Aduanas N° 298/98, cuestionando el accionar de la DIRECCIÓN GENERAL DE ADUANAS dependiente de la ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE INGRESOS PÚBLICOS (AFIP).

Cabe mencionar en esta instancia que por NO-2023-01550435-APN-GAJ#ORSNA (IF-2023-01953593-APN-USG#ORSNA), la GAJ solicitó a BLUE MAIL S.A. copia del instrumento vigente que lo vinculaba

con el Concesionario, y toda otra documentación que considerase pertinente a los fines de acreditar y fundamentar su reclamo.

En respuesta a la Nota precitada, el requirente acompañó una presentación en la que expuso que no existía instrumento que documentase su relación con AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. respecto a la utilización de la bodega de cargas – depósito fiscal de almacenaje (IF-2023-03984403-APN-DTD#JGM agregado al ME-2023-15642344-APN-USG#ORSNA).

En la oportunidad precitada, la firma BLUE MAIL S.A. adjuntó el instrumento que acreditaba la cesión de espacios en el Aeropuerto Internacional “MINISTRO PISTARINI” (con destino oficinas), indicando que dicho documento no se vinculaba “en modo alguno” con la controversia planteada.

Al tomar una primera intervención el Servicio Jurídico (IF-2023-25836679-APN-GAJ#ORSNA) mencionó que resulta procedente la apertura del Procedimiento requerido, aclarando igual que el ORSNA posee en un ámbito de actuación circunscripto a las materias de su competencia, sin que pueda emitir opinión respecto de la aplicación y/o interpretación de normativa aduanera ni avanzar en aspectos vinculados con dependencias específicas.

Explicó el Servicio Jurídico que la opinión que se expida en el marco de dicho proceso se verá acotada por los principios expuestos en los párrafos precedentes, recordando que cada autoridad con competencia o vinculación directa o indirecta sobre la actividad aeroportuaria posee su especialidad y que, al momento de emitir regulaciones, intenta solucionar los conflictos de intereses que se le presentan, acudiendo a los principios y fundamentos propios de su especialidad.

Sostuvo la GAJ que cuando una actividad se encontraba reglada por distintas autoridades, cada una regulando un aspecto diferente, pero conexos todos entre sí, debía acudir a la competencia que surgía de las normas de creación respectivas.

Concluyendo el Servicio Jurídico consideró que correspondía la habilitación del “PROCEDIMIENTO DE SUBSTANCIACIÓN DE CONTROVERSIAS” previsto en la Resolución ORSNA N° 100/13, designando a la funcionaria a cargo del mismo.

En función de ello se la GAJ le comunicó el inicio del referido procedimiento al Concesionario y a la firma BLUE MAIL S.A., por las NO-2023-25839284-APN-GAJ#ORSNA y NO-2023-25838724-APN-GAJ#ORSNA, respectivamente.

Posteriormente, el Concesionario (Nota AA2000-TCA-477/23 e IF-2023-29243531-APN-USG#ORSNA) presentó su descargo el día 16 de marzo de 2023.

Cabe señalar que Instrucción del procedimiento, mediante las Notas NO-2023-44121447-APN-GAJ#ORSNA y NO-2023-44122060-APN-GAJ#ORSNA, citó a las partes a una reunión a efectos de lograr una conciliación.

Realizada la reunión, se confeccionó el Acta de Reunión (IF-2023-54910466-APN-GAJ#ORSNA), de la cual surge que las partes asumieron el compromiso de intercambiar posiciones, y llevar adelante conversaciones con el fin de acercar las posturas dentro del plazo de QUINCE (15) días hábiles

administrativos, cumplidos los cuales informarán al Organismo el resultado de dichas gestiones.

Posteriormente, la firma BLUE MAIL S.A. (RE-2023-65925208-APN-DGDYD#JGM) informó que no se arribó a un acuerdo para resolver la presente controversia.

La GREYF (PV-2023-74368634-APN-GREYF#ORSNA) vinculó el contrato como prestador de la firma BLUE MAIL S.A. (IF-2023-74360231- APN-GREYF#ORSNA).

La Instrucción elaboró el Informe de Instrucción (IF-2023-92376543-APN-GAJ#ORSNA), recordando como principio general que cada autoridad con competencia o vinculación directa o indirecta sobre la actividad aeroportuaria posee su especialidad, y que, al momento de emitir regulaciones, intenta solucionar los conflictos de intereses que se le presentan, acudiendo a los principios y fundamentos propios de su especialidad, agregando que cuando una actividad, como en este caso lo es la aeroportuaria, se encuentra reglada por distintas autoridades, cada una ocupándose de materia propias, pero conexas entre sí, debemos tener presentes las competencias que surgen de las normas de creación respectivas.

En lo que respecta concretamente a la competencia del ORSNA, la instrucción manifestó que el objetivo perseguido al crear este Ente Regulador ha sido el de constituir un Organismo que actúe como autoridad de aplicación del Contrato de Concesión suscripto con motivo del proceso de concesión para la explotación, administración y funcionamiento de los aeropuertos integrantes del “Grupo A” del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA).

Aclaró la instrucción que en esta materia, el marco regulatorio contenido en el Decreto N° 375/97, ratificado por el Decreto DNU N° 842/97 imponía como previa y obligatoria la jurisdicción del ORSNA para la resolución de determinadas controversias.

Sostuvo la Instrucción que de la reseña de argumentos invocados por las partes involucradas, puede observarse que el objeto de las presentaciones efectuadas excede a las cuestiones que se encuentran dentro del ámbito de competencia de este Organismo Regulador, ello de conformidad a los términos contenidos en la norma de su creación.

La instrucción agregó que en el caso específico del ORSNA, el mismo ha sido creado por una parte como Autoridad de Aplicación del Contrato de Concesión para la explotación administración y funcionamiento del Grupo “A” de aeropuertos del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA), a los fines de llevar a cabo la verificación de la correcta aplicación y cumplimiento del mencionado Contrato; como así también como Organismo con potestades para regular aspectos específicos en todos los aeropuertos que integran el Sistema Nacional.

Explicó la instrucción que en este caso los inconvenientes suscitados surgían de un vínculo que ambas partes reconocen que se ha generado por imposición de la DIRECCIÓN GENERAL DE ADUANAS de la ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE INGRESOS PÚBLICOS (AFIP), invocándose como consecuencia de ello la afectación de sus respectivos derechos.

En tal sentido, la instrucción manifestó que de la reseña de hechos expuestos surgió que las decisiones de la Aduana han motivado el conflicto bajo análisis, siendo dichas decisiones el sustento para los reclamos

efectuados por BLUE MAIL S.A. en las presentes actuaciones, agregando que la incompetencia del ORSNA para tomar intervención en la resolución del conflicto indicado surge con evidencia de los términos contenidos en el Decreto N° 375/97 ratificado por el Decreto DNU N° 842/97, en cuyo marco se delimita el ámbito de competencia dentro del cual puede actuar este Organismo.

Explicó la instrucción que en atención a lo previsto en los artículos 17.30 y 29 de la citada norma, si bien surge con claridad que este Organismo Regulador posee potestades jurisdiccionales, ello no implica que las mismas puedan ser ejercidas en cualquier materia, sino que para hacer uso de esa atribución es necesario que el conflicto suscitado reúna las características mencionadas, ya que de lo contrario se estaría incurriendo en un ejercicio excesivo de las facultades otorgadas.

Sostuvo la instrucción que la DIRECCIÓN GENERAL DE ADUANAS de la ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE INGRESOS PÚBLICOS (AFIP) poseía competencias y funciones específicas en el ámbito de los aeropuertos internacionales del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA), contando con las prerrogativas necesarias para interpretar y aplicar efectivamente sus propias normas.

En este caso concreto, la instrucción puso de relieve que ambas partes invocan normativa aduanera, la cual es aplicable desde el origen de la situación conflictiva, reconociendo incluso que el “vínculo” generado entre ellas resulta consecuencia de las decisiones adoptadas por la DIRECCIÓN GENERAL DE ADUANAS de la ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE INGRESOS PÚBLICOS (AFIP).

En ese sentido, la instrucción señaló que la firma BLUE MAIL S.A. ha insistido en su presentación que el ORSNA debe tener en consideración las normas aduaneras, destacando que las mismas constituyen una suerte de habilitación límite no sólo para la Aduana sino también para el Concesionario, presentación que no resulta acorde con el plexo normativo vigente en la materia.

Asimismo, señaló la instrucción que el Prestador alegó que el crédito exigido por la firma AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. desconocía las normas aduaneras que regulan del depósito provisorio de mercadería, que limitan la extensión temporal del cobro de almacenaje; invocando como fundamento las normas que regulan el procedimiento llevado adelante por la DIRECCIÓN GENERAL DE ADUANAS respecto de la guía de mercadería que reclama el Concesionario a la firma BLUE MAIL S.A. (previstas en la Sección III. Importación. Título I. Arribo de la mercadería. Capítulo Noveno. Recepción de la mercadería arribada. Depósito Provisorio de Importación).

Agregó la instrucción que en todo momento el Prestador destacó que la DIRECCIÓN GENERAL DE ADUANAS debió disponer de la carga; habiéndose desentendido de la mercadería sin ordenar la venta, cuando debía hacerlo. Incluso se advierte que, de haber procedido conforme a derecho aplicable habría concluido el régimen de almacenaje provisorio respecto de la guía, a los SETENTA Y CINCO (75) días de su ingreso a depósito.

Destacó la instrucción que la relación jurídica entre el Prestador BLUE MAIL S.A. y el Concesionario AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. al generarse por orden de la Aduana y, bajo ese régimen que le dio origen, se regía por las condiciones del marco normativo aduanero, no debiéndose perder de vista que las normas aduaneras fueron las que justificaron el ingreso de la carga a depósito y las que le acordaron el derecho del Concesionario a prestar el servicio de depósito fiscal, en este caso.

La instrucción manifestó que, merituando las circunstancias reseñadas y las normas invocadas por las partes, si bien en las presentaciones en cuestión se reconoce que del marco jurídico de la Concesión surge que AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. debía cumplir con todas las normas aplicables a las actividades que se desarrollen en los aeropuertos integrantes del Grupo "A" de aeropuertos del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA); dentro de dicho contexto debe destacarse asimismo que cada autoridad estatal posee competencia para hacer cumplir las normas propias; sin que resulte procedente actuar en exceso en materias específicas.

En efecto, sostuvo la instrucción que en la medida que existan disposiciones vigentes que deben ser aplicadas y exigidas por la DIRECCIÓN GENERAL DE ADUANAS de la ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE INGRESOS PÚBLICOS (AFIP), el Organismo Regulador no cuenta con facultades para interpretar y/o aplicar, como se pretende, normas del Código Aduanero.

Concluyó la instrucción señalando que correspondía remitir las actuaciones a la GAJ a los fines de dar cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 16° 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, resultando procedente dar por concluida la controversia suscitada entre BLUE MIAL S.A. y AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A.

Al tomar nueva intervención el Servicio Jurídico (IF-2023-94908279-APN-GAJ#ORSNA) señaló que la finalidad 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, no consiste en la revisión y revocación de actos administrativos, sino que las partes en conflicto arriben a una solución amistosa o para el caso que fracase, una resolutive para dar por concluida la instancia administrativa previa, todo ello de acuerdo a las facultades conferidas por el artículo 29 del Decreto N° 375/97, ratificado por el Decreto DNU N° 842/97.

En tal sentido la GAJ recordó que por el artículo 1° del procedimiento aprobado por Resolución ORSNA N° 100/13, se establece como ámbito de aplicación del presente: *"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, con motivo o en ocasión del desarrollo de actividades aeroportuarias..."*.

En consecuencia, la GAJ elevó las actuaciones al Directorio, en los términos del Artículo 17 del procedimiento aprobado por la Resolución ORSNA N° 100/13, para que, de compartir las conclusiones arribadas, se dé por concluido el presente procedimiento con los alcances mencionados precedentemente.

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

1. Dar por concluida la controversia suscitada entre BLUE MIAL S.A. y el Concesionario AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A., en el marco 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.

2. Autorizar a los miembros del Directorio para que, en forma individual o conjunta, suscriban el correspondiente acto administrativo.

Punto 4 - La Sra. Secretaria General somete a consideración el EX-2022-72188197-APN-USG#ORSNA, por el que tramita la controversia suscitada entre AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. con la empresa de transporte aerocomercial FLYBONDI LÍNEAS AÉREAS S.A. respecto a la asignación de amarres en los aeropuertos del Grupo “A” del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA), en el marco del “PROCEDIMIENTO PARA LA SUSTANCIACIÓN DE LAS CONTROVERSAS QUE SE PLANTEEN ANTE EL ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA)”, aprobado por Resolución ORSNA N° 100/13.

Cabe recordar que AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. (IF-2022-71913903-APN-USG#ORSNA) solicitó la apertura del referido procedimiento, señalando que FLYBONDI LÍNEAS AÉREAS S.A. invocaba un supuesto trato perjudicial en la asignación de amarres en referencia con la empresa de transporte aerocomercial JETSMART AIRLINES S.A. en el Aeroparque Internacional “JORGE NEWBERY”, agregando que la línea aérea denuncia la existencia de una controversia judicial de JETSMART AIRLINES S.A. contra el Concesionario vinculada a la misma temática.

AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. destacó la RESOL-2019-195-APN-ANAC#MTR de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC) como antecedente normativo que regulaba los aspectos vinculados con la asignación de amarres en los aeropuertos.

El peticionante requirió la aplicación del Procedimiento aprobado por Resolución ORSNA N° 100/2013, con sustento en la función jurisdiccional que posee el ORSNA para resolver “toda controversia” (sin distinción) que repercute sobre la administración y/o explotación de los Aeropuertos del Sistema Nacional, como sucedería con el conflicto suscitado entre las partes

La GAJ (IF-2022-76930165-APN-GAJ#ORSNA) analizó el requerimiento formulado, concluyendo que correspondía habilitar la instancia de controversia.

En virtud de ello, el Servicio Jurídico le informó FLYBONDI LÍNEAS AÉREAS S.A. por NO-2022-87790596-APN-GAJ#ORSNA (constancia de notificación IF-2022-88576513-APN-USG#ORSNA) que se había dispuesto habilitar el “PROCEDIMIENTO PARA LA SUSTANCIACIÓN DE LAS CONTROVERSAS QUE SE PLANTEEN ANTE EL ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA)”, aprobado por la Resolución ORSNA Nro. 100/13, designándose a la funcionaria a cargo del procedimiento (conf. art. 7).

En consecuencia, se corrió traslado a la misma a los efectos de realizar un efectivo ejercicio de sus derechos, contestando el mismo y ofreciendo la prueba de la que intentaba valerse.

La firma FLYBONDI LÍNEAS AÉREAS realizó presentaciones obrantes en los documentos identificados

como RE-2022-91189128-APN-DGDYD#JGM, RE-2022-91189478- APN-DGDYD#JGM, RE-2022-91189515-APN-DGDYD#JGM y RE-2022-91190226-APN-DGDYD-JGM.

En la primera de las notas invocadas, la línea aérea planteó la nulidad de la notificación, notificándose espontáneamente, y exponiendo los argumentos que sustentaban los derechos invocados, ofreciendo pruebas y solicitando se desestimase el procedimiento de controversias, pidiendo que se resolviera la cuestión a su favor (RE-2022-91189128-APN-DGDYD#JGM).

La Instrucción (IF-2022-105296500-APN-GAJ#ORSNA) analizó el planteo de nulidad de la notificación efectuado por la presentante, considerando los plazos referenciados y observando que la presentación de FLYBONDI LÍNEAS AÉREAS S.A. se había realizado dentro del término de los CINCO (5) días concedidos conforme lo establecido por el artículo 8° del Procedimiento aprobado por la Resolución ORSNA N° 100/13.

En consideración de lo expuesto, se tuvo por presentado en tiempo y forma el descargo formulado por FLYBONDI LÍNEAS AÉREAS S.A., advirtiendo que en lo sucesivo debían efectuarse las notificaciones adoptando la modalidad contemplada en el Reglamento de Procedimientos Administrativo, aprobado por el Decreto N° 1759/72 (T.O. 2017).

La instrucción del procedimiento, por NO-2022-105297708-APN-GAJ#ORSNA, notificó al Concesionario la citación a la Audiencia prevista por el artículo 8° del Procedimiento referido, fijada para el miércoles 19 de octubre del 2022, a las 11:30 horas, en la sede del ORSNA y por NO-2022-105298020-APN-GAJ#ORSNA se lo comunicó a la línea aérea.

En la fecha prevista, la instrucción llevó a cabo la audiencia convocada, labrándose el Acta pertinente (IF-2022-111715009-APN-GAJ#ORSNA), donde las partes plantearon su voluntad de utilizar el procedimiento en cuestión para analizar con sus áreas técnicas las alternativas de posibles soluciones en base a los encuentros que efectuasen los respectivos expertos.

Asimismo, en dicha oportunidad acordaron realizar un análisis conjunto de la documentación mencionada, de cuyas conclusiones se pondrá en conocimiento al ORSNA dentro del Procedimiento habilitado.

El Concesionario (Nota AA2000-OPER-1864/2210 - IF-2022-112533587-APN-USG#ORSNA) adjuntó un Informe Técnico elaborado por el área de Operaciones de dicha empresa, dando así cumplimiento al compromiso asumido en la oportunidad de llevarse a cabo la audiencia realizada en el marco del procedimiento.

En virtud de ello, la instrucción, por NO-2022-115204841-APN-GAJ#ORSNA enviada a FLYBONDI LÍNEAS AÉREAS S.A. expuso que, en el marco del procedimiento en curso, se lo ponía en conocimiento de la presentación efectuada por AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A., a los efectos de que procediera a su análisis y consideración, todo ello con el objeto de alcanzar una alternativa común que permitiera resguardar los intereses y derechos de ambas partes.

Consecuentemente, se le requirió que, una vez efectuado el análisis referido por las áreas técnicas de la empresa de aviación aerocomercial FLYBONDI LÍNEAS AÉREAS S.A., considerase con el

Concesionario las opciones que se entendieran viables.

Cumplido lo cual, las partes debían comunicar a esa Instrucción el resultado obtenido, a los efectos de determinar los pasos siguientes que mejor se ajustasen a la etapa de negociación en curso.

El Concesionario AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. (Nota AA2000-OPER-1993-22 12 e IF-2022-118965282-APN-USG#ORSNA) acompañó una nueva solicitud formulada por parte de FLYBONDI LÍNEAS AÉREAS S.A, y la respuesta que fuera enviada por ese Concesionario.

Posteriormente, el Concesionario (nota AA2000-OPER-36/23 e IF-2023-02269135-APN-USG#ORSNA) acompañó una nueva solicitud de amarre por parte de la línea aérea y la respuesta confeccionada al respecto.

La Instrucción elaboró el Informe contenido en el IF-2023-29229908-APN-GAJ#ORSNA donde se analizaron las presentaciones realizadas por las partes.

En tal sentido la instrucción entendió que, sin perjuicio del tiempo transcurrido desde la realización de la Audiencia Conciliatoria y del compromiso asumido en dicha oportunidad, las partes no habían acompañado al ORSNA una propuesta o alternativas tendientes a alcanzar un acuerdo a la situación planteada.

Atento lo señalado, la instrucción remitió comunicación a las partes a los efectos de que informasen si habían efectivizado algún acercamiento a través de sus áreas técnicas y/o habían confeccionado documentos que reflejen posibles soluciones a la problemática en cuestión.

Asimismo, en dicha oportunidad la instrucción comunicó a las partes que debían acompañar toda información que considerasen útil para el tratamiento de la materia cuestión.

Se destacó en dicha comunicación que, una vez remitidas las comunicaciones pertinentes, se analizaría la información en el supuesto de ser recibidas, caso contrario se consideraría la pertinencia de dar por concluido el procedimiento.

La instrucción por NO-2023-29773291-APN-GAJ#ORSNA se puso en conocimiento de FLYBONDI LÍNEAS AÉREAS S.A. de lo concluido en su Informe y por NO-2023-29773751-APN-GAJ#ORSNA se comunicó lo mismo al Concesionario.

La empresa FLYBONDI LÍNEAS AÉREAS S.A. (RE-2023-34323647-APN-DGDYD#JGM) informó que los equipos técnicos de dicha empresa habían avanzado en el análisis del informe producido por AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. con miras a hacer una presentación a fin de brindar elementos para que el ORSNA pudiera considerar al momento de expedirse sobre las cuestiones planteadas.

Posteriormente, el Concesionario pidió vista de las actuaciones, la que fue concedida y tomada conforme surge de la constancia contenida en el IF-2023-49171890-APN-USG#ORSNA.

La firma FLYBONDI LÍNEAS AÉREAS S.A. (RE-2023- 48187603-APN-DGDYD#JGM) hizo saber que los equipos técnicos de la empresa continuaban analizando y procesando información de utilidad que sería

proyectada en el informe que esa parte se comprometía a presentar en el curso de los siguientes días.

El Concesionario (nota AA2000-OPER-969/23 e IF-2023-57112822-APN-USG#ORSNA) solicitó que, en el supuesto de que FLYBONDI LÍNEAS AÉREAS S.A. presentase alguna propuesta, se le corriera traslado de la misma a los fines de realizar su correspondiente evaluación.

Posteriormente, FLYBONDI LÍNEAS AÉREAS S.A. (RE-2023-59473325-APN-DGDYD#JGM) formuló sus consideraciones sobre el “Informe de Situación – Amarres” (Informe N° IF-2022-112533587-APN-USG#ORSNA) presentado por AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. con fecha 20 de octubre de 2022, exponiendo sobre distintas oportunidades de mejora y uso más eficiente y equitativo del Aeroparque Internacional “JORGE NEWBERY” en relación con los recursos aeroportuarios, específicamente las posiciones de amarre de aeronaves.

La instrucción (NO-2023-61962812-APN-GAJ#ORSNA) corrió traslado de la presentación de la línea aérea al Concesionario por el término de DIEZ (10) días, adjuntándole copia de la misma.

El Concesionario (nota AA2000-OPER-1176-2325 e IF-2023-69536367-APN-USG#ORSNA) analizó el Informe confeccionado por FLYBONDI LÍNEAS AÉREAS S.A., formulando las consideraciones pertinentes y concluyendo que las propuestas efectuadas por la línea aérea no resultaban atendibles, razón por la cual requirió el rechazo de las mismas.

La GAJ (ME-2023-72890202-APN-GAJ#ORSNA y ME-2023-72895420-APN-GAJ#ORSNA) solicitó la intervención de la GERENCIA DE PLANIFICACIÓN AEROPORTUARIA (en adelante GPA) y de la GREYF.

La GREYF (PV-2023-76622020-APN-GREYF#ORSNA) tomó conocimiento de los planteos realizados informando que, de acuerdo a los registros con los que cuenta esa Gerencia, la mencionada Empresa era prestador de servicios aeroportuarios, adjuntando el contrato vigente de la misma.

Por su parte, la GPA (ME-2023-76949961-APN-GPA#ORSNA) analizó la situación planteada en las actuaciones y se expidió en sus materias específicas.

Señaló el área técnica que centraba su accionar en la gestión del desarrollo de los proyectos de corto, mediano y largo plazo orientados al crecimiento, ampliación y mejora de la infraestructura aeroportuaria en general, y su adecuación a las normas internacionales (OACI).

Expresó la GPA que, actualmente, en el Aeroparque “JORGE NEWBERY” se estaban desarrollando las obras de ampliación de las plataformas comerciales tanto hacia el Sur como hacia el Norte de la Terminal de Pasajeros, agregando que dichas obras, en términos de planificación, se integraban y eran continuación de las obras de crecimiento y ampliación de capacidad iniciadas con la extensión, ensanche y modernización tecnológica de la pista, calles de rodajes, y del balizamiento, las cuales en conjunto permitirían la operación de aeronaves de fuselaje angosto y fuselaje ancho.

El área técnica sostuvo que las obras actualmente en ejecución en el sector Sur no conllevaban un aumento de las posiciones de estacionamiento en plataforma, sino una mejora en términos de la adecuación de su configuración a la normativa OACI, agregando que por otra parte, los trabajos en curso en el sector Norte

(etapas 1 y 2) sí preveían un aumento de la capacidad, lo cual implica la incorporación de un número de CUATRO (4) posiciones con referencia a aeronaves letra de clave C, o DOS (2) posiciones letra de clave E, o bien el mix de ambas, esto es su utilización en las diferentes combinatorias operativas que estas posiciones permitan.

La GPA destacó que complementariamente y al igual que en la plataforma sur, también se rectificaban DOS (2) posiciones existentes para adecuar sus condiciones normativas a las recomendaciones de la OACI.

El área técnica refirió que más allá de las intervenciones de corto y mediano plazo premencionadas, planificaba para el largo plazo, en términos de uso del suelo y su correspondiente incorporación en el Plan Maestro del Aeroparque, una continuidad en el crecimiento de la capacidad de estacionamiento de aeronaves hacia el sector Norte del aeropuerto.

Explicó la GPA que dicha planificación de largo término revestía, lógicamente, un carácter preliminar y conceptual, en tanto su viabilidad dependería de distintos factores, vinculados fundamentalmente con la disponibilidad presupuestaria y financiera y particularmente, en el caso del Aeroparque, con la oportuna posibilidad de ejecutar obras exteriores que permitirían, en el futuro, ampliar la superficie del predio aeroportuario para dar cabida a este crecimiento.

En función de tales condicionantes, el área técnica manifestó que esas obras a largo plazo, técnicamente planificadas, no formaban parte de una programación financiera vigente ya que las mismas abarcaban períodos anuales, trienales y quinquenales.

Por último, la GPA aclaró que esa Gerencia se encargaba de planificar el crecimiento de las plataformas con miras a obtener las mejores posibilidades de su aprovechamiento manteniendo su ajuste a la normativa OACI, pero carecía de competencias en cuanto al análisis y/o definición de la asignación de las posiciones de estacionamiento en plataforma a una u otra línea aérea y/o a la modulación de su utilización en la operación aerocomercial.

Asimismo, la instrucción (IF-2023-77732686-APN-GAJ#ORSNA) requirió a la GERENCIA DE OPERACIONES Y EXPERIENCIA DEL USUARIO (en adelante GOYEU) que remitiera su opinión en el área de su competencia.

El área técnica (PV-2023-84492988-APN-GOYEU#ORSNA) expresó que intervenía en aquellos aspectos que hacían a la infraestructura de los aeropuertos del SNA, tendiendo a que las mismas se ajustasen a las normas de seguridad y calidad nacionales e internacionales, sin intervenir en aquellos aspectos que hacían a los servicios de transporte aéreo y aerocomercial, que eran potestad de la Autoridad Aeronáutica (ANAC).

Al respecto, sostuvo la GOYEU que estimaba pertinente darle intervención a la Autoridad Aeronáutica.

La Instrucción elaboró su Informe (IF-2023-99336339-APN-GAJ#ORSNA) destacando que con relación al procedimiento aplicable, el Organismo Regulador aprobó oportunamente el reglamento denominado “PROCEDIMIENTO PARA LA SUSTANCIACIÓN DE LAS CONTROVERSIAS QUE SE PLANTEEN

ANTE EL ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS” (Resolución ORSNA N° 100/2013), el cual se encuentra enmarcado en lo dispuesto por el artículo 29 del Decreto N° 375/97 ratificado por DNU N° 842/97, estableciendo; *“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”*.

Agregó la Instrucción que el “Procedimiento” referenciado, disponía en su artículo 1° 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”*.

Aclaró la Instrucción que el ámbito de aplicación devenía, respecto de aquellos sujetos descriptos en el artículo transcrito precedentemente, cuando se suscitasen entre ellos alguna controversia y/o conflicto motivado en la administración y/o explotación de los aeropuertos del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA); o con ocasión de la prestación del servicio objeto de la actividad regulada.

Recordó la Instrucción que la GAJ se había expedido mediante Dictamen IF-2022-76930165-APN-GAJ#ORSNA, donde había entendido que resultaba procedente habilitar la instancia requerida.

Aclaró la Instrucción que cada autoridad con competencia sobre la actividad aeroportuaria posee su especialidad y que, al momento de emitir regulaciones, intenta solucionar los conflictos de intereses que se le presentan, acudiendo a los principios y fundamentos propios de su especialidad, agregando que cuando una actividad, como en este caso lo es la aeroportuaria, se encuentra reglada por distintas autoridades, cada una ocupándose de materias propias, pero conexas entre sí, debemos tener presentes las competencias que surgen de las normas de creación respectivas.

La Instrucción destacó que el Decreto N° 375/97 ratificado por el Decreto DNU 842/97 se inspiró en el propósito del PODER EJECUTIVO NACIONAL de *“realizar una profunda reforma de la política aeronáutica del país”* y con el objeto de alcanzar los fines pretendidos se creó el SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA), disponiéndose: *“la concurrencia de personas o sociedades del sector privado para la explotación de aeropuertos mediante su concesión integral y a largo plazo”*.

Reseñó la Instrucción que así fue como se creó el Organismo Regulador, al cual se le asignaban las funciones específicas establecidas principalmente por el Decreto N° 375/97

Asimismo, la Instrucción manifestó que era objetivo del Organismo: *“Impulsar la implementación de políticas de tráfico aéreo que contemplen la integración de las diferentes áreas y territorios nacionales, como así también el incremento de capacidades y frecuencias”* (v. inciso h).

Explicó la Instrucción que el artículo 17.15 del referido Decreto, contemplaba entre las funciones del ORSNA, la misión de: *“Velar por el mantenimiento, conservación y modernización de la infraestructura*

aeroportuaria del Sistema Nacional de Aeropuertos, propiciando la construcción y desarrollo de los aeropuertos que fueran necesarios para atender las necesidades de los usuarios y del tráfico aéreo”.

De igual manera, la Instrucción hizo referencia al artículo 17 inciso 14 del Decreto N° 375/97, que determinaba que el ORSNA debía fiscalizar, controlar y aprobar las obras e inversiones que estuvieren previstas en las concesiones, haciendo cumplir los principios enumerados en dicho Decreto, mientras que el artículo 32 del Decreto N° 375/97 ponía un límite a la competencia del Organismo Regulador al disponer expresamente que: *“El Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos no tendrá competencia en las decisiones de carácter técnico aeronáutico adoptadas por la FUERZA AÉREA ARGENTINA”.*

Refirió la Instrucción que ambas partes compartieron la procedencia y necesidad de aplicar concretamente la Resolución RESOL-2019-195-APN-ANAC#MTR de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL, la cual en sus Considerandos expone que: *“... DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS AEROPORTUARIOS (DGIYSA) de esta ANAC juzgó prioritario reglamentar los requisitos para el otorgamiento de los lugares físicos en los aeródromos, cuando se trate del establecimiento de las bases principales de operaciones de los explotadores de servicios aéreos y de tal forma transparentar, simplificar y agilizar dicho procedimiento”.*

Agregó la Instrucción que el artículo 3° de la citada medida establece que: *“El explotador del aeródromo verificará el cumplimiento y concurrencia de los citados requisitos y garantizará el uso adecuado de la infraestructura a su cargo y la capacidad operativa del aeródromo”*, mientras que el artículo 4° define el instituto del amarre aeronáutico expresando que: *“Se entiende por amarre de una aeronave al tiempo de estacionamiento que se prolonga más allá del horario libre establecido para ascenso y descenso de pasajeros o carga”.*

La Instrucción recordó que el artículo 5 de la citada norma resolvió que: *“La DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS AEROPORTUARIOS (DGIYSA) de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC) podrá requerir al explotador de aeródromos la elaboración de un MANUAL DE AMARRES, el cual deberá ser aprobado por dicha Dirección previa intervención de la DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO (DNATA) de esta ANAC”.*

Al respecto, la Instrucción mencionó que la interpretación sobre las materias sobre las cuales cae la competencia de un organismo público debe ser lógica, evitando exageraciones que lleven a una violación de la norma aplicable., agregando que en lo que respecta concretamente a la competencia del ORSNA, recordó que al tomar intervención la GPA destacó que dicha área técnica: *“... centra su accionar en la gestión del desarrollo de los proyectos de corto, mediano y largo plazo orientados al crecimiento, ampliación y mejora de la infraestructura aeroportuaria en general, y su adecuación a las normas internacionales (OACI)” (ME-2023-76949961-APN-GPA#ORSNA).*

La Instrucción hizo mención a lo concluido por la GPA al sostener que: *“... en punto a la cuestión central que se plantea en las actuaciones y volviendo sobre lo señalado en el párrafo segundo del presente, es necesario aclarar que esta GPA se encarga de planificar el crecimiento de las plataformas con miras a obtener las mejores posibilidades de su aprovechamiento manteniendo su ajuste a la normativa OACI,*

pero carece de competencias en cuanto al análisis y/o definición de la asignación de las posiciones de estacionamiento en plataforma a una u otra línea aérea y/o a la modulación de su utilización en la operación aerocomercial” (ME-2023-76949961-APN-GPA#ORSNA).

En función de lo expuesto, la Instrucción observó que el objeto de las presentaciones efectuadas excede a las cuestiones que se encontraban dentro del ámbito de competencia del Organismo Regulador, ello de conformidad a los términos contenidos en las normas de creación de las Dependencias citadas.

Sostuvo la Instrucción que en el caso en cuestión, ambas partes reconocían que la norma aplicable a la problemática suscitada era el Reglamento aprobado por medio de la Resolución RESOL-2019-195-APN-ANAC#MTR, cuya exclusiva y excluyente Autoridad de Aplicación era la ANAC, a través de la DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS AEROPORTUARIOS (DGIYSA).

La Instrucción entendió que surgía de las normas invocadas la improcedencia del ORSNA para tomar decisiones vinculadas con la concreta aplicación de la Resolución ANAC referida, agregando que el Decreto N° 375/97 delimitaba claramente el ámbito de competencia dentro del cual puede actuar el Organismo Regulador.

Destacó la Instrucción que si bien ORSNA poseía potestades jurisdiccionales, ello no implicaba que las mismas pudieran ser ejercidas en cualquier materia, sino que para hacer uso de esa atribución era necesario que el conflicto suscitado reuniese las características mencionadas, ya que de lo contrario se estaría incurriendo en un ejercicio excesivo de las facultades otorgadas.

La Instrucción sostuvo que en el ámbito de los aeropuertos se observaba cómo esta compleja trama de regulaciones, producía por momentos, una aparente superposición, que no era tal, ya que cuando una actividad se encontraba reglada por distintas autoridades, cada una ocupándose de aspectos diferentes pero conexos todos entre sí, se debía resguardar que ninguna se impusiese sobre las demás y lograr el actuar independiente de cada una de ellas.

Agregó la Instrucción que la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC) poseía competencias y funciones específicas en el ámbito de los aeropuertos del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA), contando con las prerrogativas necesarias para interpretar y aplicar efectivamente sus propias normas y en el caso concreto,

La Instrucción destacó que las partes invocaron normativa de la ANAC en la defensa de su posición, la cual fue aplicable desde el origen de la situación conflictiva, siendo determinante lo dispuesto por el artículo 6 de la RESOL-2019-195-APN-ANAC#MTR: *“La autoridad podrá fiscalizar en cualquier momento el cumplimiento del MANUAL DE AMARRES e intervendrá en caso de cualquier discrepancia que surja de la interpretación del mismo entre el explotador de aeródromos y los explotadores de servicios aéreos”.*

En este sentido, expresó la Instrucción que de acuerdo a lo establecido en los considerandos de la misma norma: *“...la DGIYSA de esta ANAC será la autoridad de fiscalización del cumplimiento de los criterios y procedimientos establecidos en la presente Resolución”.* (v. Considerando 11° de la citada Resolución).

La Instrucción refirió que en la situación planteada, el explotador aéreo contaba con el derecho de presentarse ante el Organismo con competencia en la materia, siendo en esta oportunidad la ANAC, a los efectos de plantear las situaciones que a su entender impliquen incumplimientos a la norma invocada precedentemente.

Sostuvo la Instrucción que la asignación y regulación de los “amarres” encontraba motivación en la aprobación expresa de la disponibilidad horaria para operar vuelos por parte de la ANAC a los operadores aéreos habilitados, considerando el tiempo definido acordes a la programación horaria dispuesta por esa Autoridad Aeronáutica.

En efecto, agregó que en la medida que existieran disposiciones vigentes que debían ser aplicadas y exigidas por la ANAC, no contaba el ORSNA con facultades para interpretar y/o aplicar las normas emitidas por dicha Autoridad.

La Instrucción entendió que el ORSNA no contaba con prerrogativas legales suficientes para imponer al Concesionario los procedimientos y mecanismos que debe aplicar en la asignación y/o administración de las posiciones de amarre.

Concluyó la Instrucción señalando que correspondía remitir las actuaciones a la GAJ a los fines de dar cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 16° 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.

Al tomar intervención el Servicio Jurídico (IF-2023-103468841-APN-GAJ#ORSNA) expresó que la finalidad del procedimiento de sustanciación de controversias no consiste en la revisión y revocación de actos administrativos, sino que tiene como finalidad que las partes en conflicto arriben a una solución amistosa o para el caso que fracase, una resolutive para dar por concluida la instancia administrativa previa, todo ello de acuerdo a las facultades conferidas al ORSNA por el Artículo 29 del Decreto N° 375/97, ratificado por el Decreto DNU N° 842/97 de fecha 27 de agosto de 1997.

Recordó la GAJ que el artículo 1° del procedimiento aprobado por Resolución ORSNA N° 100/13, al establecer el ámbito de aplicación dispone: *“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, con motivo o en ocasión del desarrollo de actividades aeroportuarias...”*.

El Servicio Jurídico, luego de realizar un pormenorizado análisis de los hechos, menciona que la Instrucción, atento al tiempo transcurrido sin que las partes pudieran arribar a un acuerdo, confeccionó el informe final previsto en el artículo 16 del Procedimiento aprobado por la Resolución ORSNA N° 100/13 incorporado mediante IF-2023-99336339-APN-GAJ#ORSNA.

El Servicio Jurídico eleva las actuaciones al Directorio de este Organismo Regulador, en los términos del Artículo 17 del procedimiento, para que, de compartir las conclusiones mencionadas, se dé por concluido el procedimiento con los alcances referidos precedentemente.

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

1. Dar por concluida la controversia suscitada entre el concesionario AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. con la empresa de transporte aerocomercial FLYBONDI LÍNEAS AÉREAS S.A., en el marco 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, por las razones expresadas en la presente acta.
2. Autorizar a los miembros del Directorio para que, en forma individual o conjunta, suscriban el correspondiente acto administrativo.

Punto 5 – La Sra. Secretaria General somete a consideración el EX-2021-38046194-APN-USG#ORSNA por el que tramitan determinadas medidas vinculadas con los procesos de Revisión de la PROYECCIÓN FINANCIERA DE INGRESOS Y EGRESOS (PFIE) de la Concesión para los períodos 2018, 2019 y 2020, y las consideraciones respecto de los avances de la revisión correspondientes a los períodos 2021 y 2022.

Cabe recordar que el Presidente y Vicepresidente del ORSNA dictaron la Resolución RESFC-2023-56-APN-ORSNA#MTR por la cual se aprobaron las condiciones y conclusiones establecidas en el informe técnico confeccionado por la GREYF (embebido a la PV-2023-82490286-APN-GREYF#ORSNA), referido al curso que seguirá el procedimiento de Revisión de la PROYECCIÓN FINANCIERA DE INGRESOS Y EGRESOS (PFIE) de la CONCESIÓN del Grupo 'A' correspondiente al período 2019-2022.

En función de ello, la GREYF (PV-2023-118168593-APN-GREYF#ORSNA) acompañó el documento identificado como IF-2023-118165946-APN-GREYF#ORSNA, conteniendo el Informe Técnico en el que se desarrollan las materias sometidas a consideración, continuando con su anterior informe contenido en el la PV-2023-82490286-APN-GREYF#ORSNA.

El área técnica encuadró el análisis realizado en el Numeral 24.1 del Acta Acuerdo firmada entre el Estado Nacional y AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A, ratificada por Decreto PEN 1799/07, donde se estableció la Proyección Financiera de Ingresos y Egresos (PFIE) de la Concesión para el período 2006-2028, la que se encuentra expuesta en el Anexo 5 del mencionado documento y constituye el detalle de ingresos y egresos relacionados con la prestación de los servicios concesionados, incluyendo las obligaciones de inversión y el saldo de los reclamos mutuos entre el Estado Nacional y AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A.

Agregó la GREYF que el Numeral 6.5 de la Parte Cuarta del Acta – Términos y Condiciones incluidos en el Acuerdo - establece que deberán realizarse revisiones ordinarias y extraordinarias de la Proyección Financiera de Ingresos y Egresos cuando las circunstancias así lo ameriten, estableciéndose en los Numerales 29.1 y 29.2 un mecanismo de revisión ordinario anual de la Proyección Financiera de Ingresos y Egresos, que tiene por objeto verificar y preservar el equilibrio entre las variables integrantes de la antedicha Proyección.

Por otra parte, la GREYF señaló que la Prórroga del Contrato de Concesión otorgada por el Decreto PEN

1009/2020 no planteó modificaciones a la metodología de base vigente, siendo los procesos de revisiones los mecanismos eficaces a los fines de alcanzar la calibración regulatoria en el tiempo del contrato de concesión.

El área técnica expresó que todas las tareas realizadas se enmarcaron en un período en el que se asistió a la mayor crisis de la historia de la aviación civil internacional que ha implicado en la mayoría de los Estados una virtual paralización del sector con profundas consecuencias en el empleo y la productividad, crisis sanitaria que ha sido profundamente evaluada por la OACI y efectivamente identificados como una de las SEIS (6) prioridades mundiales relacionadas con la Aviación.

Recordó el área técnica que las circunstancias por las cuales fueron prorrogados los plazos para la realización de las revisiones económicas fueron efectivamente señaladas en los informes realizados por la Gerencia y resueltas por el Directorio del ORSNA en las correspondientes Resoluciones que trataron la materia (Resolución RESFC-2021-60-APN-ORSNA#MTR y RESFC-2023-56-APN-ORSNA#MTR).

La GREYF consideró oportuno señalar que sin perjuicio de las cuestiones que se afirman en la RESFC-2021-60-APN-ORSNA#MTR, una revisión debe realizarse con información que sea remitida por el propio concesionario, por lo que por las circunstancias referidas en la RESFCS-2023-56-APN-ORSNA-MTR no puede invocarse responsabilidad alguna al Organismo Regulador ni a la Gerencia por eventuales demoras en el desarrollo de sus tareas.

Con respecto a las revisiones que se encontraban pendientes, la GREYF realizó el análisis del caso con los alcances que se describen en el informe en cuestión, sin perjuicio de aquellos ajustes que puedan ser incorporados al momento de la realización de la revisión correspondiente al año 2023, durante el primer semestre de 2024.

Respecto a la Revisión correspondiente al año 2018 (EX-2019-21329328- -APN-USG#ORSNA), la GREYF manifestó que las tareas de relevamiento, solicitud de datos y estudios del caso han sido desarrollados durante el año 2019 con los criterios tenidos en cuenta por el Directorio a cargo del Organismo en dicha instancia, por lo que en mérito a la continuidad de los trámites administrativos del Organismo se implementan en el mismo sentido y son incorporados al modelo pertinente.

Al respecto la GREYF señaló que han sido remitidas al concesionario las notas NO-2019-36038053-APN-GREYF#ORSNA, NO-2019-36037797-APN-GREYF#ORSNA, NO-2019-54986952-APNGREYF#ORSNA Y NO-2019-97790624-APN-GREYF#ORSNA entre otras, que dieron sustento al Informe Técnico PV-2019-103909604-APN-GREYF#ORSNA y que conjuntamente al Proyecto de Resolución (IF-2019-103909376-APN-GREYF#ORSNA) y Dictamen Jurídico (IF-2019-104332908- APN-GAJ#ORSNA) han sido elevados al Directorio oportunamente para su posterior tratamiento.

Explicó la GREYF que el entonces Directorio no llegó a tratar las definiciones realizadas por la Gerencia técnica y jurídica, por lo que sin perjuicio de los ajustes que puedan realizarse con posterioridad se hace necesaria su concreción efectiva.

Asimismo, la GREYF mencionó que el modelo formulado para dicha revisión ha servido de base para la confección del modelo conceptual empleado a los efectos de las condiciones técnicas de la Prórroga.

Con relación a la Revisión correspondiente a los años 2019-2020 (EX-2021-38046194- -APN-USG#ORSNA) la GREYF ha efectuado las tareas de campo necesarias con la identificación, solicitud e intercambio de datos y se han determinados los ajustes requeridos al modelo de la concesión.

En ese entendimiento el área técnica remitió al concesionario entre otras las siguientes notas NO-2021-41702858-APN-GREYF#ORSNA, NO-2021-51350848-APN-GREYF#ORSNA, NO-2023-46323875-APN-GREYF#ORSNA, NO-2023-92550178-APN-GREYF#ORSNA Y NO-2023-92577035-APN-GREYF#ORSNA, NO-2023-105098408-APN-GREYF#ORSNA que fueron respondidas por el concesionario.

La GREYF destacó que este Proceso de Revisión fue atravesado por la disrupción comentada precedentemente de la crisis del Covid-19. Por tal razón, los indicadores resultantes de los estudios se alejan de los parámetros usuales al haberse registrado menores ingresos aeronáuticos y totales derivados de la interrupción de los servicios aéreos.

La GREYF agregó que los procedimientos llevados a cabo son similares a los procesos correspondientes a Revisiones Previas y en mérito a la brevedad del caso se exponen en el apartado correspondiente al tratamiento de las revisiones en general.

Respecto a la Revisión correspondiente a los años 2021-2022 (EX-2023-24205562- -APN-USG#ORSNA), la GREYF señaló que, a los fines del análisis del referido período han sido diligenciadas las siguientes Notas: NO-2023-25984899-APN-GREYF#ORSNA, NO-2023-91921114-APN-GREYF#ORSNA, NO-2023-92550178-APN-GREYF#ORSNA y NO-2023-116923430-APN-GREYF#ORSNA, siendo que a la fecha se ha recibido una primera entrega de documentación por parte del concesionario, el cual ha sido ya estudiado por este Organismo a los fines de remitir solicitudes al Concesionarios a efectos de ser remitida información complementaria.

La GREYF refirió que a la fecha no se han realizado las tareas correspondientes a la determinación de los ajustes por cuenta, por lo que se consideró oportuno, a los fines de presentar el modelo, mantener de forma excepcional los niveles de ajustes correspondientes a períodos previos y aplicárselo a la revisión de los años 2021-2022 de forma preliminar, siendo requisito fundamental efectuar su revisión en particular cuando las circunstancias consignadas en las conclusiones puedan ser realizadas y el suministro de información por parte del Concesionario haya sido debidamente cumplimentadas en todas las etapas que componen el proceso de revisión.

En este sentido, la GREYF señaló que la revisión recién se encontrará perfeccionada en la medida que sea concluida toda la información a solicitar al concesionario y sea remitida por éste para el análisis pertinente por parte de este Organismo Regulador.

De acuerdo con lo planteado en el numeral 8.1 de la Resolución ORSNA 111/08, tal posibilidad se encuentra expresamente prevista y permite darle continuidad a un proceso que por sus necesarios cortes temporales adolecen de la necesidad de contar con plazos superiores a los fines de poder tener certeza de

las acciones de estimación adoptadas por este Organismo Regulador.

Más allá de ello, la GREYF seguirá remitiendo pedidos de información a los efectos de contar con toda la documentación de base necesarios al momento de concretarse la Revisión del Año 2023 cuando las circunstancias referidas en las conclusiones sean realizadas.

Con relación a los resultados alcanzados, la GREYF expresó que con los alcances y limitaciones obrantes en el informe, era posible observar que de acuerdo con las tareas efectuadas y las estimaciones del caso presentadas no era posible hallar valores de tasa interna de retorno similares a las presentadas en el Anexo 2 de las Condiciones Técnicas de la Prorroga (Decreto 1009/2020).

El área técnica consideró que debido al alto grado de sensibilidad e incertidumbre asociada al proceso de recuperación del tráfico aéreo tal como fuera indicado en la PV-2023-82490286-APN-GREYF#ORSNA, resultaría necesario para cumplimentar las tareas correspondientes, encomendar al Concesionario, a su propio cargo, la realización de un estudio específico de tráfico, el cual deberá realizarse por una firma de reconocido prestigio que contase con experiencia internacional; destacando que dicho estudio debería contar con la conformidad de este Organismo Regulador y reflejarse en el mismo un completo estudio de tráfico, con el alcance y las particularidades propias de un estudio de esas características.

Aclaró la GREYF que la importancia de las proyecciones de tráfico comentadas para el caso de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos también repercutían en los egresos operativos, ya que los mismos solían estar vinculados con el nivel de pasajeros, a pesar de que alguno de ellos en la industria del transporte aéreo es de naturaleza fija como se expone en el Punto 4 del Preámbulo del Documento OACI 9082/9.

El área técnica expresó que los componentes variables suelen estar vinculados con el desgaste de equipos e infraestructura vinculados al uso que realizan los pasajeros y operadores aéreos.

En tal sentido, la GREYF sugirió que el Concesionario presentase a la empresa o consultor propuesto para la realización de la tarea mencionada, contando dicha presentación con un apéndice específico respecto de la metodología a llevarse a cabo, la cual deberá estar acorde al Doc. OACI 8991, el cap. 6 del Doc. OACI 9562 (Puntos a y b) y las mejores prácticas y tendencias en la materia, agregando que el Organismo podría dar la conformidad técnica dentro de un plazo de TREINTA (30) días para expedirse respecto de la metodología y los antecedentes del Grupo consultor, siendo que la contratación debiera ocurrir antes del 15 de enero de 2024.

Asimismo, sostuvo el área técnica que a los fines de poder consolidar los trabajos necesarios se estimaba que el consultor debería realizar la entrega final de sus trabajos el 15 de abril de 2024, debiendo presentar un informe preliminar los TREINTA (30) días anteriores a dicha fecha.

Aclaró la GREYF que las tareas llevadas a cabo por el Consultor y por el Concesionario en la materia deberían tener carácter no vinculante para este Organismo Regulador, siendo que este se debía reservar, salvo opinión en contrario, la posibilidad de efectuar los ajustes que creyese oportunos y necesarios, lo que permitiría desarrollar la revisión ordinaria correspondiente al año 2023 al 30/06/2024 y sanear los aspectos definitivos que quedan pendientes de revisiones previas, que requieren mayor tiempo de análisis o de

interacción propia del suministro de información, contándose con mayores certezas respecto de las proyecciones de tráfico futuro y todas las variables que dependen de esta (tiempos que resultan coherentes con el cronograma de trabajo contenido en el IF-2023-81787305-APN-GREYF#ORSNA incorporado en la Resolución RESFCS-2023-56-APN-ORSNA#MTR).

Sostuvo la GREYF que todo lo expuesto permitirá contar con previsiones definitivas y certezas suficientes de largo plazo como para avanzar en un proceso tendiente a equilibrar intereses de las partes en un contexto de eficiencia, equidad, razonabilidad y equilibrio entre partes.

Asimismo, con el objeto de que en el futuro sea posible alcanzar escenarios de sostenibilidad futura, el área técnica señaló que podrían considerarse como posibles medidas a ser identificadas, las siguientes: Revisión del valor de la Tasa de Uso de Aeroestación Nacional hasta tanto se adopten medidas definitivas en función de la revisión a realizarse en el 2023; Revisión del valor de la Tasa de uso de Aeroestación Internacional hasta tanto se adopten medidas definitivas en función de la revisión a realizarse en el 2023; Revisión de la Tasa de Uso de Estacionamiento Internacional hasta tanto se adopten medidas definitivas en función de la revisión a realizarse en el 2023; Considerar imputables en la ecuación económica las del grupo “A” aquellas obras del Concesionario que se financien con la cuenta del Fideicomiso correspondiente al ONCE COMA VEINTICINCO POR CIENTO (11,25%), considerándose un límite para ello con un porcentaje (%) determinado de los fondos correspondiente a esa cuenta; de igual forma considerar imputables en la ecuación económica aquellas obras del Concesionario vinculados con trabajos de mejoramiento de la infraestructura en el Grupo “A” que se financien con la cuenta del Fideicomiso correspondiente al ONCE COMA VEINTICINCO POR CIENTO (11,25%) tales como bacheos, tomado de juntas, nueva demarcación de plataforma, instalaciones contra incendio y reposición de elementos. Considerándose un límite para ello con un porcentaje (%) determinado de los fondos correspondiente a esa cuenta.

La GREYF explicó que las medidas indicadas precedentemente solo tienen por objeto evitar que se agraven los efectos de mantener el desequilibrio de la ecuación financiera hasta que el tráfico se recupere a los valores anteriores a la Pandemia y resulte pertinente la adopción de medidas definitivas conforme las recomendaciones y/o cualquier otra que fuera necesaria por parte del Organismo o del Concedente en caso de ser de su competencia.

La GREYF concluyó su informe señalando las siguientes recomendaciones: 1) Aprobar las Revisiones correspondientes a los periodos 2018 a 2020, en los términos desarrollados en su informe; 2) Respecto del período 2021-2022 corresponde aprobar las tareas desarrolladas en el marco del proceso de Revisión realizado hasta la fecha. En dicho contexto y, atento la necesidad de contar certeza suficiente para la implementación de cambios regulatorios, se encomienda al Concesionario que realice, a su cargo, un Estudio específico de tráfico con las exigencias y alcances que se exponen en el presente Informe; 3) Continuar con el descuento del TREINTA POR CIENTO (30%) a las líneas aéreas que realicen vuelos internacionales y se encuentren en una situación de regularidad en el pago de Tasas Aeroportuarias, confirmándose de esta manera las políticas introducidas por Resolución ORSNA N° 9/09 en cuanto a la conveniencia y pertinencia de la aplicación del Numeral 29.4. del ACTA ACUERDO, destacando que aquellas líneas aéreas que no se encuentren en situación de regularidad en el pago de las Tasas Aeroportuarias no accederán al descuento mencionado; 4) Disponer de un plazo de CIENTO OCHENTA

(180) días al Concesionario para completar la información faltante al momento de la presente revisión, respecto de los criterios de la Auditoría o aquellas erogaciones que no fueron consideradas durante el presente período de análisis (2018-2022); 5) Comunicar al Concesionario que deberá remitir en un plazo de CIENTO OCHENTA (180) días al ORSNA los Planes integrales de Mejora de Experiencia del Usuario por Unidad de Negocio, contemplando necesidades locales, objetivos y plazos con acciones concretas para un incremento en la calidad de los servicios prestados; 6) Determinar que no se realicen ajustes tarifarios en ninguna tasa aeronáutica por encima de lo determinado en el Decreto PEN 1009/2020, hasta tanto no esté concluida la Revisión correspondiente al año 2023 en los términos desarrollados en el su informe.

Posteriormente, el área técnica (ME-2023-119138140-APN-GREYF#ORSNA) acompañó como archivo embebido el IF-2023-119135974-APN-GREYF#ORSNA conteniendo el correspondiente proyecto de acto administrativo.

Al tomar intervención, el Servicio Jurídico (IF-2023-119408572-APN-GAJ#ORSNA) señaló que la GREYF sometió a consideración de esa Gerencia el proyecto de acto administrativo que contiene el informe confeccionado a los efectos de continuar y concretar las medidas relacionadas con los procedimientos de revisión de la “Proyección Financiera de Ingresos y Egresos” vinculada con la ejecución del Contrato de Concesión del Grupo “A” de Aeropuertos del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA).

Destacó la GAJ que dicho Informe es continuador del Informe confeccionado en la Providencia PV-2023-82490286- APN-GREYF#ORSNA, el cual diera como resultado las medidas puestas en vigencia mediante la Resolución ORSNA RESFC-2023-56-APN-ORSNA#MTR.

El Servicio Jurídico puso de relieve que la tarea de análisis desarrollada se ajusta a las condiciones y lineamientos impartidos por la RESFC-2021-60-APN-ORSNA#MTR, indicando asimismo que da cumplimiento a las instrucciones impartidas a la gerencia técnica en el artículo 2° de la Resolución RESFC-2023-56-APN-ORSNA#MTR, en virtud del cual se dispone: “Instruir a la GERENCIA DE REGULACIÓN ECONÓMICA Y FINANCIERA a realizar las tareas necesarias para completar el procedimiento de Revisión en curso, de acuerdo a las condiciones que surgen de los Considerandos de la presente medida”.

La GAJ mencionó que por su parte la RESFC-2023-56-APN-ORSNA#MTR resolvió también aprobar las condiciones y conclusiones establecidas en el Informe confeccionado por la GREYF (embebido a la PV-2023-82490286-APN-GREYF#ORSNA), referido al curso que seguirá el procedimiento de Revisión de la PROYECCION FINANCIERA DE INGRESOS Y EGRESOS (PFIE) de la CONCESIÓN del Grupo “A” correspondiente al período comprendido entre los años 2019-2022.

La GAJ manifestó que por el Decreto N° 1009/2020 (DCTO-2020-1009- APN-PTE) se estableció: “Prorrógase por DIEZ (10) años contados a partir de la finalización del período inicial, el Contrato de Concesión suscripto el día 9 de febrero de 1998, entre el ESTADO NACIONAL y AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A., manteniendo la exclusividad en los términos establecidos en las CONDICIONES TÉCNICAS PARA LA PRÓRROGA, especificaciones necesarias para su otorgamiento, las que fueron suscriptas por el ORSNA y por el Concesionario AEROPUERTOS ARGENTINA 2000

S.A., y cuyos términos se ratifican, las que como ANEXO (IF-2020-83039885-APN-USG#ORSNA) forman parte del presente”.

Señaló el Servicio Jurídico que el numeral 24.1 del Acta Acuerdo de Adecuación del Contrato de Concesión, ratificada por Decreto N° 1799/07, referido a la PROYECCIÓN FINANCIERA DE INGRESOS Y EGRESOS (PFIE) de la Concesión para el período 2006 –2028 establece: “24. PROYECCIÓN FINANCIERA DE INGRESOS Y EGRESOS. 24.1. En el ANEXO V se encuentra detallado en la PROYECCIÓN FINANCIERA DE INGRESOS Y EGRESOS de la CONCESIÓN abarcando el período comprendido entre 2006-2028. Dicha PROYECCIÓN FINANCIERA DE INGRESOS Y EGRESOS refleja la proyección de la totalidad de ingresos, egresos operativos, obligaciones de inversión de la CONCESIÓN y los mecanismos de repago previstos para el repago del saldo de RECLAMOS MUTUOS establecidos en la presente. La misma ha sido elaborado en pesos”.

Asimismo, la GAJ mencionó que el Anexo 5 del Acta Acuerdo “expone” las principales premisas que deben ser utilizadas para el desarrollo de la PROYECCIÓN FINANCIERA DE INGRESOS Y EGRESOS, mientras que por su parte el Numeral 6.5 de la Parte Cuarta del Acta Acuerdo, establece que: “En las revisiones ordinarias y extraordinarias de la PROYECCIÓN FINANCIERA DE INGRESOS Y EGRESOS se ponderará el cumplimiento de las inversiones teniendo en cuenta lo que refleje el REGISTRO DE INVERSIONES de la CONCESIÓN”.

El Servicio Jurídico expresó que los numerales 29.1 y 29.2 del Acta Acuerdo establecen un mecanismo de Revisión Ordinaria Anual de la PROYECCIÓN FINANCIERA DE INGRESOS Y EGRESOS DE LA CONCESIÓN (PFIE): “29.1 La PROYECCIÓN DE INGRESOS Y EGRESOS contenida en el ANEXO V del presente ACTA, refleja los ingresos, egresos operativos, inversiones y obligaciones estimados de la CONCESIÓN. El mecanismo de revisión ordinario anual tiene por objeto verificar y preservar el equilibrio entre las variables de dicha proyección. 29.2. El MECANISMO DE REVISIÓN se llevará a cabo en el mes de marzo de cada año con vigencia a partir del 1° de abril. La primera revisión se realizará en el mes de marzo de 2008”.

El Servicio Jurídico hace mención a la Resolución ORSNA N° 111/08, por la que se establece la metodología necesaria a efectos de llevar adelante el reequilibrio de la “Proyección Financiera de Ingresos y Egresos de la Concesión (PFIE)” y en cumplimiento con la normativa contractual, el citado Reglamento fue debidamente elevando a la entonces SECRETARÍA DE TRANSPORTE.

El Servicio Jurídico explicó que dando cumplimiento a las facultades referidas y haciendo aplicación efectiva de los instrumentos regulatorios citados, el ORSNA aprobó las revisiones de la “Proyección Financiera de Ingresos y Egresos (PFIE) de la Concesión” correspondiente a los diferentes periodos y con posterioridad, por la RESFC-2023-56-APN-ORSNA#MTR resolvió aprobar las condiciones y conclusiones establecidas en el “Informe” confeccionado por la GERENCIA DE REGULACIÓN ECONÓMICA Y FINANCIERA (embebido a la PV-2023-82490286-APN-GREYF#ORSNA), referido al curso que seguirá el procedimiento de Revisión de la PROYECCIÓN FINANCIERA DE INGRESOS Y EGRESOS (PFIE) de la CONCESIÓN del Grupo “A” correspondiente al período correspondiente entre los años 2019-2022.

Asimismo, recordó la GAJ que se instruyó a la GREYF a realizar las tareas necesarias para completar el procedimiento de Revisión en curso, de acuerdo a las condiciones que surgen de los Considerandos de la medida.

El Servicio Jurídico manifestó que el artículo 3° de la Resolución ORSNA N° 56/23 determinó que no deberán realizarse incrementos en las tarifas aplicadas a pasajeros u operadores aéreos, hasta tanto se complete el proceso de Revisión de la PROYECCIÓN FINANCIERA DE INGRESOS Y EGRESOS (PFIE) en curso y se verifique que no se afectará la red de conectividad y competitividad del transporte aéreo.

Por otra parte, mencionó la GAJ que, por medio de la RESFC-2021-60-APN-ORSNA#MTR, el ORSNA entendió viable: "...diferir los ajustes por "Revisiones de la Ecuación Económica Financiera" hasta el día 30 de junio de 2023; asumiendo que en dicha oportunidad se concluirán todas las Revisiones correspondientes hasta ese momento, llevándose a cabo los ajustes pertinentes que subsanen -en su totalidad- el desequilibrio originado y surgido de los cálculos económicos correspondientes a partir del Anexo I del "Acta de Condiciones Técnicas para la Prórroga".

Expresó el Servicio Jurídico que la GREYF, cumpliendo con los lineamientos que surgen de las normas citadas puso de relieve que las circunstancias por las cuales fueron prorrogados los plazos para la realización de las revisiones económicas fueron efectivamente señaladas en los informes realizados por esa Gerencia, y resueltos por el Directorio de este Organismos en las correspondientes Resoluciones que trataron la materia (v. Resolución RESFC-2021-60-APN-ORSNA#MTR y RESFC-2023-56-APN-ORSNA#MTR).

En este sentido, explicó la GAJ que el área competente del ORSNA advirtió que la imprevisibilidad en la determinación de las variables que se requieren para un correcto proceso de Revisión o para contar con una brecha importante entre las certezas suficientes sobre cada una, no contribuye a la estabilidad en las variables que son requeridas para que los efectos que se derivan de las revisiones económicas sobre terceros resulten estables, predecibles, cuantificables y por sobre todas las cosas definitivos. Se destaca que tal carácter no resulta compatible en un contexto de incertidumbre y de difícil cuantificación.

En efecto, aclaró la GAJ que teniendo en consideración el Informe del área técnica se advierte en diversas oportunidades que no se cuenta con la información precisa respecto de la recuperación de los niveles de tráfico al estado previo a la llegada de la Pandemia.

La GAJ señaló, que el área técnica aclaró en sus informes que la revisión recién se encontraría perfeccionada en la medida que contase con toda la información requerida al Concesionario y éste la remitiera para el análisis pertinente por parte de las diversas áreas de este Organismo Regulator.

Asimismo, la GAJ entendió que en el caso concreto sometido a consideración la GREYF posee plena competencia para analizar la situación generada, indicando las medidas que, en el marco de las competencias mencionadas precedentemente, resguarden los derechos e intereses involucrados, agregando que el mantenimiento de la ecuación económico-financiera del Contrato se vincula al sostenimiento de los presupuestos y provisiones 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 y la falta de certeza y exactitud

respecto de uno de los componentes esenciales de la ecuación económico-financiera sustentan adecuadamente las medidas propiciadas.

Entendió la GAJ que toda medida que surja del análisis correspondiente y que tenga como objeto el mantenimiento del equilibrio económico-financiero deberá formularse dentro de las pautas, normas e institutos que integran el marco de la Concesión para la explotación, administración y funcionamiento del Grupo "A" de aeropuertos del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA).

El Servicio Jurídico sostuvo que el Organismo Regulador 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 concluyó que no se presentan observaciones que formular desde el punto de vista jurídico al proyecto de acto administrativo propiciado por la GERENCIA DE REGULACION ECONÓMICA Y FINANCIERA identificado como IF-2023-119135974-APN-GREYF#ORSNA.

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

1. Aprobar las Revisiones correspondientes a los periodos 2018 al 2020, en los términos contenidos en el "Informe" confeccionado por la GERENCIA DE REGULACIÓN ECONÓMICA Y FINANCIERA (embebido a la PV-2023-118168593-APN-GREYF# ORSNA).
2. Aprobar con respecto del período 2021-2022 las tareas desarrolladas en el marco del proceso de Revisión realizado hasta la fecha. En dicho contexto y atento la necesidad de contar certeza suficiente para la implementación de cambios regulatorios, se encomienda al Concesionario que realice, a su cargo, un Estudio específico de tráfico ajustado a las condiciones que surge del Informe citado en el punto 1.
3. Tener presente en su momento las conclusiones y recomendaciones del Informe Técnico citado en el punto 1 de la presente Acta.
4. Continuar con el descuento del TREINTA POR CIENTO (30%) a las líneas aéreas que realicen vuelos internacionales y se encuentren en una situación de regularidad en el pago de Tasas Aeroportuarias, confirmándose de esta manera las políticas introducidas por Resolución ORSNA N° 9/09 en cuanto a la conveniencia y pertinencia de la aplicación del Numeral 29.4. del ACTA ACUERDO, destacando que aquellas líneas aéreas que no se encuentren en situación de regularidad en el pago de las Tasas Aeroportuarias no accederán al descuento mencionado.
5. Disponer de un plazo de CIENTO OCHENTA (180) días para completar la información faltante al momento de la presente revisión provisoria, que no se ajuste a los criterios de la Auditoría o aquellas erogaciones que no fueron consideradas durante el presente período de análisis (2018-2022).
6. Determinar que no se realicen ajustes tarifarios en ninguna tasa aeronáutica por encima de lo determinado en el Decreto PEN 1009/2020, hasta tanto no esté concluida la Revisión correspondiente al año 2023 en los términos desarrollados en el informe Técnico.
7. Comunicar al Concesionario que deberá remitir en un plazo de CIENTO OCHENTA (180) días al ORSNA los Planes integrales de Mejora de Experiencia del Usuario por Unidad de Negocio, contemplando necesidades locales, objetivos y plazos con acciones concretas para un incremento en la calidad de los servicios prestados.

8. 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-2023-59178434-APN-USG#ORSNA, por el que tramita la propuesta de la GERENCIA DE RECURSOS HUMANOS (en adelante GRRHH) de extender la aplicación del suplemento denominado “Adicional por Función Específica” creado por Resolución ORSNA RESFC-2023-42-APN-ORSNA#MTR a una serie de agentes de este Organismo Regulador.

La GRRHH (PV-2023-81631805-APN-GRRHH#ORSNA) recordó que por la RESFC-2023-42-APN-ORSNA#MTR el Directorio del ORSNA creó el suplemento denominado “Adicional por Función Específica” a aplicar a todas las personas trabajadoras que se encuentren a cargo efectivamente de una gerencia o departamento, aprobados en la estructura organizativa del ORSNA, dispuesta oportunamente por medio de la Decisión Administrativa DA-2019-161-APN-JGM del 12 de marzo de 2019, o la que en el futuro la reemplace.

En función de esta norma, la GRRHH propició un nuevo proyecto de Resolución, por la cual se extiende la aplicación del suplemento creado por medio de la RESFC-2023-42-APN-ORSNA#MTR a otros agentes del Organismo Regulador que se encuentran a cargo de otras áreas.

En tal sentido, fundamento esta propuesta señalando que se han creado en el ORSNA, las UNIDADES DE COORDINACIÓN AEROPORTUARIAS, y su coordinación central, el Área de Tesorería, en el ámbito de la GERENCIA DE ADMINISTRACIÓN Y PRESUPUESTO. (en adelante GAYP) contemplada oportunamente en la Decisión Administrativa DA-2019-161- APN-JGM, y más recientemente se ha creado la UNIDAD DE POLÍTICAS DE GÉNERO, RESGUARDO DEL RESPETO Y CONVIVENCIA LABORAL, en el ámbito de la GRRHH.

Por su parte, la GERENCIA DE ADMINISTRACIÓN Y PRESUPUESTO (en adelante la GAYP) (PV-2023-81689427-APN-GAYP#ORSNA) expresó que el gasto será contemplado en el total de créditos, en oportunidad de solicitar una modificación presupuestaria a la Subsecretaría de Presupuesto de la Secretaría de Hacienda del MINISTERIO DE ECONOMÍA.

Al tomar intervención, el Servicio Jurídico (IF-2023-83423112-APN-GAJ#ORSNA) recordó que, de conformidad con lo establecido en el artículo 24 del Decreto N° 375/97, ratificado por el Decreto de Necesidad y Urgencia N° 842/97, las relaciones del ORSNA con su personal dependiente se rigen por las previsiones de la Ley de Contrato de Trabajo N° 20.744 (t.o. 1976), y en ese contexto el empleador tiene facultades suficientes para organizar económica y técnicamente el establecimiento u Organismo, atendiendo a los fines y a las exigencias de este.

Refirió la GAJ que el ORSNA se encuentra facultado para organizar y dirigir sus recursos humanos, contando al efecto con las herramientas previstas en la norma sustantiva que rige dichas relaciones,

prevista en el Capítulo VIII del Título II de la Ley de Contrato de Trabajo ya mencionada.

En tal sentido, el Servicio Jurídico señaló que se trata de una decisión de carácter discrecional que se engloba en los actos de oportunidad, mérito o conveniencia, agregando que desde el punto de visto jurídico formal, corresponde aclarar que la medida que se propicia es viable, en tanto la misma se encuentra permitida por el régimen laboral adoptado para regir las relaciones del ORSNA con su personal (Artículo 24 del Decreto N° 375/97) y en virtud de su autarquía funcional (artículo 16 del Decreto N° 375/97).

Por lo que la GAJ entendió que no existe norma legal alguna que prevea que el empleador no pueda otorgar beneficios a las personas trabajadoras, si dicha medida representa una mejora en la calidad de trabajo para el conjunto de las mismas.

Asimismo, la GAJ consideró oportuno destacar lo expresado en el artículo 4° del proyecto en análisis que prevé que la extensión propuesta se realiza en los mismos términos y condiciones que las previstas en la Resolución ORSNA N° 42/23.

Concluyó la GAJ señalando que no existían reparos jurídicos que oponer al acto proyectado.

Cabe considerar que el Sr. Presidente y el Sr- Vicepresidente del Directorio suscribieron la RESFC-2023-54-APN-ORSNA#MTR, por la cual se extendió la procedencia de aplicar los alcances del suplemento denominado “Adicional por Función Específica” creado por Resolución ORSNA RESFC-2023-42-APN-ORSNA#MTR a el/la responsable de la Coordinación General de los aeropuertos del Sistema Nacional; a el/la responsable de la Coordinación Operativa del Aeroparque Internacional “Jorge NEWBERY” de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES y a el/la responsable de la Coordinación Operativa del Aeropuerto Internacional “Ministro PISTARINI” de la localidad de Ezeiza, Provincia de BUENOS AIRES; a el/la responsable de la “Unidad de Políticas de Género, Resguardo del respeto y Convivencia Laboral” de la GERENCIA DE RECURSOS HUMANOS de este Organismo Regulator, y al área de Tesorería de la GERENCIA DE ADMINISTRACIÓN Y PRESUPUESTO, por lo que corresponde su ratificación por este Cuerpo Colegiado.

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

1. Ratificar la RESFC-2023-54-APN-ORSNA#MTR.

Punto 7 - La Sra. Secretaria General somete a consideración el EX-2019-48856313-APN-USG#ORSNA, por el cual tramita actualmente el pedido de autorización al Directorio del ORSNA para promover acción judicial en carácter de parte actora para solicitar la ejecución judicial de la RESFC-2023-22-APN-ORSNA#MTR del 19 de abril de 2023.

Cabe recordar que en su artículo 1°, la resolución mencionada dispuso que la Unión Transitoria de Empresas VIAL AGRO SOCIEDAD ANÓNIMA - INGENIERÍA Y ARQUITECTURA SOCIEDAD DE RESPONSABILIDAD LIMITADA - ZAR (UTE) entregara en la sede del Organismo Regulator, en el plazo de 10 (DIEZ) días desde la notificación del acto, el vehículo marca VOLKSWAGEN modelo

AMAROK 2.0 TDI (Dominio PHF-934) en cumplimiento de lo dispuesto por el Contrato de Obra Pública N° 1/14 (FIDEICOMISO DE FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS –FFSNA) y sus pliegos licitatorios.

El Servicio Jurídico (PV-2023-105179156-APN-GAJ#ORSNA) mencionó que mediante la Resolución N° 1345/13, del entonces MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE, se autorizó la realización del llamado a Licitación Pública Nacional y se aprobaron los Pliegos de Cláusulas Generales, de Cláusulas Especiales y Especificaciones Técnicas Particulares para la obra “Rehabilitación y Ampliación de Pavimentos e Instalaciones de Nuevas Ayudas Visuales de la Pista 06-24, Calle de Rodaje, Plataforma y Nuevo Balizamiento del Aeropuerto “Almirante ZAR” de la CIUDAD de TRELEW, PROVINCIA DEL CHUBUT”, bajo el régimen de la Ley de Obras Públicas N° 13.064, por el sistema de Ajuste Alzado.

Refiere la GAJ que posteriormente, mediante la Resolución N° 1308/14, del entonces MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE, se adjudicó la contratación de la mencionada obra a la Unión Transitoria de Empresas VIAL AGRO SOCIEDAD ANÓNIMA - INGENIERÍA Y ARQUITECTURA SOCIEDAD DE RESPONSABILIDAD LIMITADA - ZAR (UTE).

La GAJ destacó que el día 30 de enero de 2015, se celebró el Contrato de Obra Pública N° 1/14 (FIDEICOMISO DE FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS - FFSNA), entre el ORSNA y la referida UTE.

Explicó el Servicio Jurídico que según surge del Glosario del Pliego de Cláusulas Especiales para la Licitación y Contratación de Obra Pública, que forma parte integrante de la mencionada Resolución N° 1345/13, el COMITENTE es el Organismo Regulador.

La GAJ manifiesta que el artículo 53° inc. c) del Pliego de Cláusulas Especiales para la Licitación y Contratación de Obra Pública, aprobado por la Resolución mencionada, prescribe respecto de la: “*Movilidad a cargo del Contratista: El contratista deberá proveer a la inspección de la obra, con anterioridad a la firma del Acta de Iniciación de los trabajos, UNA (1) unidad automotor cero kilómetro, gasolera, tipo utilitario, 4x4 doble cabina; cuatro (4) puertas, aire acondicionado, ABS, Air Bag Conductor y acompañante, potencia mínima CIENTO VEINTE CABALLO VAPO (CV), caja de carga descubierta, (...) Una vez transcurridos los TREINTA (30) días posteriores a la Recepción Provisoria de la Obra las movilidades destinadas a la Inspección de Obra, y todo el equipamiento solicitado pasará a Patrimonio del Comitente o a quién éste designe, quedando a cargo del Contratista los gastos y trámites de transferencia de dicho vehículo”.*

Asimismo destacó la GAJ que la UTE VIAL AGRO SOCIEDAD ANONIMA - INGENIERÍA Y ARQUITECTURA SOCIEDAD DE RESPONSABILIDAD LIMITADA ZAR (UTE), mediante nota del 7 de agosto de 2018, acompañó los formularios del REGISTRO NACIONAL DE LA PROPIEDAD AUTOMOTOR (RNPA), “Contrato de Transferencia e inscripción de dominio” (Formulario N° 08) y duplicado, “Trámites Varios que requieren declaración de deudas y gravámenes” (Formulario N° 04) y duplicado, a fin de proceder a la transferencia del vehículo marca VOLKSWAGEN modelo Amarok 2.0 TDI, dominio colocado PHF-934.

El Servicio Jurídico hizo mención a la Resolución N° 19 del 12 de febrero de 2021 por la cual el ORSNA

resolvió, entre otras cuestiones, aceptar la transferencia del vehículo VOLKSWAGEN Amarok 2.0 TDI, dominio colocado PHF-934, de propiedad de la empresa VIAL AGRO SOCIEDAD ANÓNIMA - INGENIERIA Y ARQUITECTURA SOCIEDAD DE RESPONSABILIDAD LIMITADA - ZAR (UTE), para incorporarlo al parque automotor del Organismo Regulador.

En consecuencia, la GAJ expresó que se remitió una carta documento intimando a la empresa para que en el plazo de DIEZ (10) días procediera a realizar los trámites pertinentes a fin de efectivizar la transferencia del vehículo, no obstante lo cual la empresa no efectuó las gestiones mencionadas en el plazo oportuno y remitió una carta documento rechazando la intimación recibida y manifestando que existían créditos pendientes de cancelación, la que fue oportunamente contestada por el Departamento Contencioso de la GERENCIA DE ASUNTOS JURÍDICOS.

En virtud de ello, el Servicio Jurídico manifiesta que se dictó la Resolución RESFC-2023-22-APN-ORSNA#MTR del 19 de abril de 2023 cuya ejecución se pretende y que fuera notificada el 21 de abril de 2023.

Continúa mencionado el Servicio Jurídico que con posterioridad, mediante Memorandum ME-2023-52491780-APN-GAYP#ORSNA del 9 de mayo de 2023, el Departamento de Compras y Contrataciones, Patrimonio y Suministros de la GERENCIA DE ADMINISTRACIÓN Y PRESUPUESTO (en adelante GAYP informó que, habiendo transcurrido los 10 (diez) días desde la notificación de la RESFC-2023-22-APN-ORSNA#MTR, VIAL AGRO no había realizado las gestiones necesarias para llevar a cabo la transferencia del vehículo en cuestión.

En función de lo expuesto, la GAJ solicita elevar las actuaciones al Directorio del ORSNA para obtener la autorización correspondiente para promover acción judicial en carácter de parte actora ante los tribunales contencioso administrativos de Capital Federal con el fin de obtener la ejecución judicial de la Resolución ORSNA N° 22/2023 del 19 de abril de 2023.

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

1. Autorizar a los apoderados del Organismo Regulador, Dra. VANESA BEATRIZ LAMAMI (DNI. 31.559.646) y Dr. Anderson Christian SALTZER CHAVEZ (DNI N° 31.586.238) para que en forma conjunta y/o individual promuevan la acción judicial en carácter de parte actora ante los tribunales contencioso administrativos de Capital Federal con el fin de obtener la ejecución judicial de la Resolución RESFC-2023-22-ORSNA#MTR.

Punto 8 - La Sra. Secretaria General somete a consideración el EX-2019-48854530-APN-USG#ORSNA por el que tramita actualmente el pedido de autorización del Directorio del ORSNA para promover acción judicial en carácter de parte actora para la solicitar la ejecución judicial de la Resolución RESFC-2023-46-APN-ORSNA#MTR del 21 de junio de 2023.

Cabe recordar que en su artículo 1º, la resolución dispuso que la Unión Transitoria de Empresas VIAL AGRO SOCIEDAD ANÓNIMA - INGENIERÍA Y ARQUITECTURA SOCIEDAD DE

RESPONSABILIDAD LIMITADA – CAMPOS (UTE) entregue en la sede del Organismo Regulador, en el plazo de 10 (DIEZ) días desde la notificación del presente acto, el vehículo marca VOLKSWAGEN modelo AMAROK 2.0 TDI Dominio PHF-936 en cumplimiento de lo dispuesto por el Contrato de Obra Pública N° 1/16 (FIDEICOMISO DE FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS – FFSNA) y sus pliegos licitatorios.

El Servicio Jurídico (PV-2023-105238724-APN-GAJ#ORSNA) señaló que mediante la Resolución N° 1654/15, del entonces MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE, se autorizó el llamado a Licitación Pública Nacional para la “Rehabilitación Pista 06-24, Calle de Rodaje y Plataforma, Nuevo Sistema de Balizamiento” del Aeropuerto “AVIADOR CARLOS CAMPOS” de la Ciudad de SAN MARTÍN DE LOS ANDES de la Provincia de NEUQUÉN, aprobándose el presupuesto oficial y los Pliegos de Bases y Condiciones Generales, de Condiciones Especiales y de Especificaciones Técnicas.

Refirió la GAJ que posteriormente, mediante la Resolución N° 239/E de fecha 8 de agosto de 2016 del entonces MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE, se adjudicó la contratación de la mencionada obra a la Unión Transitoria de Empresas VIAL AGRO SOCIEDAD ANÓNIMA - INGENIERÍA Y ARQUITECTURA SOCIEDAD DE RESPONSABILIDAD LIMITADA - CAMPOS (UTE).

El Servicio Jurídico manifestó que el día 7 de septiembre de 2016, se celebró el Contrato de Obra Pública N° 1/16 (FIDEICOMISO DE FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS - FFSNA), entre el Organismo Regulador y la referida UTE, surgiendo del Glosario del Pliego de Cláusulas Especiales para la Licitación y Contratación de Obra Pública, que forma parte integrante de la Resolución N° 1654/15, del entonces MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE, que el Comitente es el ORSNA.

La GAJ mencionó que el artículo 53° inc. c) del Pliego de Cláusulas Especiales para la Licitación y Contratación de Obra Pública, aprobado por la Resolución mencionada, dispone respecto de la: "*Movilidad a cargo del Contratista: El contratista deberá proveer a la inspección de la obra, con anterioridad a la firma del Acta de Iniciación de los trabajos, UNA (1) unidad automotor cero kilómetro, gasolera, tipo utilitario, 4x4 doble cabina; cuatro (4) puertas, aire acondicionado, ABS, Air Bag Conductor y acompañante, potencia mínima CIENTO VEINTE (120) CABALLO VAPO (CV), caja de carga descubierta (...) Una vez transcurridos los TREINTA (30) días posteriores a la Recepción Provisoria de la Obra las movilidades destinadas a la Inspección de Obra, y todo el equipamiento solicitado pasará a Patrimonio del Comitente o a quién éste designe, quedando a cargo del Contratista los gastos y trámites de transferencia de dicho vehículo*".

El Servicio Jurídico mencionó que la UTE VIAL AGRO SOCIEDAD ANÓNIMA - INGENIERIA Y ARQUITECTURA SOCIEDAD DE RESPONSABILIDAD LIMITADA - CAMPOS - UT, mediante nota del 7 de agosto de 2018, acompañó los formularios del REGISTRO NACIONAL DE LA PROPIEDAD AUTOMOTOR (RNPA), “Contrato de Transferencia e inscripción de dominio” (Formulario N° 08) y duplicado, “Trámites Varios que requieren declaración de deudas y gravámenes” (Formulario N° 04) y duplicado, a fin de proceder a la transferencia del vehículo marca VOLKSWAGEN modelo Amarok 2.0 TDI 140CV 4X4 636, dominio colocado PHF-936.

Explicó la GAJ que mediante la Resolución RESFC-2021-17-APN#ORSNA el Organismo Regulador resolvió, entre otras cuestiones, aceptar la transferencia del vehículo VOLKSWAGEN Amarok 2.0 TDI 140CV 4X4 636, dominio colocado PHF-936, de propiedad de la empresa VIAL AGRO SOCIEDAD ANÓNIMA - INGENIERIA Y ARQUITECTURA SOCIEDAD DE RESPONSABILIDAD LIMITADA - CAMPOS - UT, para incorporarlo al parque automotor del ORSNA, remitiendo una carta documento intimando a la empresa para que en el plazo de DIEZ (10) días procediera a realizar los trámites pertinentes a fin de efectivizar la transferencia del vehículo.

Sin embargo, el Servicio Jurídico manifiesta que la empresa no efectuó las gestiones mencionadas en el plazo oportuno y remitió una carta documento en la cual rechazó la intimación recibida manifestando que existían créditos pendientes de cancelación, la que fue oportunamente contestada por el Departamento Contencioso de la GAJ.

La GAJ destacó que en virtud de ello, se dictó la resolución la Resolución RESFC-2023-46-APN-ORSNA#MTR cuya ejecución se pretende, la que fue notificada el 23 de junio de 2023 y con posterioridad, mediante ME-2023-78964200-APN-GAYP#ORSNA del 10 de julio de 2023, el DEPARTAMENTO DE COMPRAS Y CONTRATACIONES, PATRIMONIO Y SUMINISTROS de la GERENCIA DE ADMINISTRACIÓN Y PRESUPUESTO (en adelante GAYP) informó que, habiendo transcurrido los 10 (diez) días desde la notificación de la Resolución Firma Conjunta N° 46/2023, la contratista no había realizado las gestiones necesarias para llevar a cabo la transferencia del vehículo.

Por lo expuesto, el Servicio Jurídico solicitó se eleven las actuaciones al Directorio del ORSNA para obtener la autorización correspondiente para promover acción judicial en carácter de parte actora ante los tribunales contencioso administrativos de Capital Federal con el fin de obtener la ejecución judicial de la Resolución RESFC-2023-46-APN-ORSNA#MTR del 21 de junio de 2023.

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

1. Autorizar a los apoderados del Organismo Regulador, Dra. VANESA BEATRIZ LAMAMI (DNI. 31.559.646) y Dr. Anderson Christian SALTZER CHAVEZ (DNI N° 31.586.238) para que en forma conjunta y/o individual promuevan la acción judicial en carácter de parte actora ante los tribunales contencioso administrativos de Capital Federal con el fin de obtener la ejecución judicial de la Resolución RESFC-2023-46-APN-ORSNA#MTR del 21 de junio de 2023.

Punto 9 - La Sra. Secretaria General somete a consideración el EX-2021-74433054- APN-USG#ORSNA, por el que tramita el proyecto de resolución tendiente a aprobar el Reglamento denominado "POLÍTICAS ESPECÍFICAS DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD DE LA INFORMACIÓN" del ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (IF-2023-98320897-APN-GAYP#ORSNA).

Cabe recordar que por RESFC-2022-39-APN-ORSNA#MTR se decidió dejar sin efecto lo dispuesto por la Resolución ORSNA N° 51/07 y aprobar el Reglamento denominado "POLÍTICA DE SEGURIDAD DE LA INFORMACIÓN DEL ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE

AEROPUERTOS” obrante en el documento identificado como IF-2022-39465803- APN-GAYP#ORSNA.

Mediante el mencionado acto administrativo se asignó las funciones relativas a la seguridad de los sistemas de información al Departamento de Sistemas y Tecnología Informática de la GAYP.

En virtud de ello, el Departamento de Sistemas y Tecnología Informática de la GAYP (IF-2023-98320897-APN-GAYP#ORSNA) proyectó las “Políticas Específicas de la Política de Seguridad de la Información”, tal como explica en su Providencia PV-2023-98666900-APN-GAYP#ORSNA.

La GRRHH (PV-2023-100130708-APN-GRRHH#ORSNA) manifestó que no tenía objeciones al proyecto en análisis.

Asimismo, el Departamento de Compras y Contrataciones, Patrimonio y Suministros de la GAYP (PV-2023-100312518-APN-GAYP#ORSNA) manifestó no tener observaciones que formular en los aspectos que hacen a su competencia.

Por lo que la GAYP elaboró el correspondiente proyecto de resolución identificado como IF-2023-101476992-APN-GAYP#ORSNA.

Por su parte, la UNIDAD DE AUDITORÍA INTERNA (en adelante UAI) (PV-2023-104554934-APN-UAI#ORSNA) expresó que tampoco tenía objeciones que realizar.

Al tomar intervención el Servicio Jurídico (IF-2023-110425364-APN-GAJ#ORSNA) mencionó que por medio de la Decisión Administrativa N° 641/21 aprobó los “REQUISITOS MÍNIMOS DE SEGURIDAD DE LA INFORMACIÓN PARA LOS ORGANISMOS DEL SECTOR PÚBLICO NACIONAL”, los cuales son aplicables a todas las entidades y jurisdicciones comprendidas en el inc. a) del art. 8° de la ley 24.156 de Administración Financiera y de los Sistemas de Control del Sector Público Nacional y sus modificatorias.

La GAJ refirió que la mencionada Decisión Administrativa estableció, entre otras obligaciones, que los organismos comprendidos deben implementar una Política de Seguridad de la Información, con el fin de proteger adecuadamente los activos tecnológicos esenciales para el desenvolvimiento del organismo.

Agregó el Servicio Jurídico que a través de la Disposición N° 1/22 de la Dirección Nacional de Ciberseguridad de la SECRETARÍA DE INNOVACIÓN PÚBLICA de la JEFATURA DE GABINETE DE MINISTROS se aprobó el “Modelo Referencial de Política de Seguridad de la Información”.

Por su parte, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5° de la Decisión Administrativa N° 641/21, la GAJ señaló que se informó a la DIRECCIÓN NACIONAL DE CIBERSEGURIDAD, la asignación de las funciones relativas a la seguridad de los Sistemas de Información de este Organismo al Departamento de Sistemas y Tecnología Informática, dependiente de la GAYP del ORSNA.

En dicho marco, el Servicio Jurídico manifestó que el Departamento de Sistemas y Tecnología Informática elaboró el Reglamento denominado “POLÍTICA DE SEGURIDAD DE LA INFORMACIÓN DEL ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS”, el cual fue aprobado mediante Resolución RESCF-2022-39-APNO-RSNA#MTR, proyectándose aquí las políticas específicas

al efecto.

Recordó la GAJ que GRRHH no presentó objeciones a la medida que se pretende aprobar (Providencia PV-2023-100130708-APN-GRRHH#ORSNA) y en igual sentido se manifestó el DEPARTAMENTO DE COMPRAS Y CONTRATACIONES, PATRIMONIO Y SUMINISTROS de la GAYP (PV-2023-100312518- APN-GAYP#ORSNA, mientras que la UAI tomó la intervención que le compete en virtud de las funciones y misiones asignadas por el artículo 101 del Decreto N° 1344 de fecha 4 de octubre de 2007, reglamentario de la Ley N° 24.156 (PV-2023-104554934-APN-UAI#ORSNA) sin presentar objeciones al proyecto en cuestión.

En lo que respecta a la competencia para dictar el acto propiciado, el Servicio Jurídico explicó que el Directorio del ORSNA es quien puede dictar la presente medida, conforme lo establece el artículo 23 del Decreto N° 375/97 y el artículo 3° de la Decisión Administrativa 641/21.

Concluyó la GAJ señalando que no existirían reparos jurídicos que oponer al dictado del acto administrativo proyectado.

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

1. Aprobar las “POLÍTICAS ESPECÍFICAS DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD DE LA INFORMACIÓN” del ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS contenidas en el IF-2023-98320897-APN-GAYP#ORSNA.
2. Autorizar a los miembros del Directorio para que, en forma individual o conjunta, suscriban el correspondiente acto administrativo.

Punto 10 – La Sra. Secretaria General somete a consideración el EX-2019-48626216-APN-USG#ORSNA por el que tramita la presentación efectuada por el BANCO DE LA NACIÓN ARGENTINA (IF-2023-72037832-APN-USG#ORSNA) ante el Organismo Regulador para modificar el “Contrato de Fideicomiso de Fortalecimiento del Sistema Nacional de Aeropuertos”, incorporando en el mismo lo oportunamente dispuesto por el Decreto Nro. 960/18.

A raíz de dicha presentación, el ORSNA proyectó un modelo de Adenda en el documento identificado como IF-2022-24029903-APN-GAJ#ORSNA; introduciendo la modificación referida.

Por NO-2022-26119830-APN-ORSNA#MTR se remitió al MINISTERIO DE TRANSPORTE el proyecto de Adenda (IF-2022-24029903-APN-GAJ#ORSNA), así como la intervención del Directorio de este Organismo Regulador (ACDIR-2022-3-APN-ORSNA#MTR).

A pedido del referido Ministerio la GERENCIA DE ASUNTOS JURÍDICOS elaboró el correspondiente proyecto de resolución de la Secretaría de Gestión de Transporte (IF-2023-102378650-APN-GAJ#ORSNA) a los efectos de introducir las modificaciones indicadas.

Asimismo, el Servicio Jurídico (PV-2023-102367513-APN-GAJ#ORSNA) señaló que ante el requerimiento del BANCO DE LA NACIÓN ARGENTINA, el ORSNA proyectó un modelo de Addenda.

Refirió la GAJ que, a través de la Nota NO-2022-26119830-APN-ORSNA#MTR, se remitió

oportunamente al MINISTERIO DE TRANSPORTE el correspondiente proyecto para su conocimiento y suscripción, de así considerarlo.

La GAJ aclaró que la propuesta de modificación del Contrato sólo implicaba incorporar en el texto del Contrato las disposiciones ya vigentes dispuestas por el Decreto N° 960/18 del 25 de octubre de 2018.

El Servicio Jurídico mencionó que surgía de los Considerandos del Decreto N° 960/18 que AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. no ha presentado objeciones a la modificación dispuesta por dicha norma; razón por la cual no resulta necesaria la suscripción de una Addenda; ello en razón de que ésta se presenta como necesaria en los supuestos que la modificación afecte los derechos de los Beneficiarios y/o sus cesionarios y deba requerirse su previo consentimiento.

En virtud del nuevo análisis realizado buscando la mejor implementación de la petición formulada, la GAJ acompañó el proyecto de resolución de la SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE TRANSPORTE, incorporando al “Contrato de Fideicomiso de Fortalecimiento del Sistema Nacional de Aeropuertos” las modificaciones que dispone el Decreto N° 960/2018 a dicho Contrato, en consideración de lo solicitado por el Fiduciario.

Concluyó el Servicio Jurídico señalando que correspondía remitir las actuaciones al MINISTERIO DE TRANSPORTE para que continúe el trámite en el ámbito de su competencia.

Cabe señalar que en fecha 27 de septiembre de 2023, el Sr. Vicepresidente del Directorio remitió la NO-2023-114483206-APN-ORSNA#MTR con lo precedentemente expuesto al MINISTRO DE TRANSPORTE, 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 NO-2023-114483206-APN-ORSNA#MTR suscripta por el Sr. Vicepresidente del Directorio en fecha 27 de septiembre de 2023.

Punto 11 - La Sra. Secretaria General somete a consideración el EX-2023-91300659-APN-USG#ORSNA por el que tramita un nuevo Cuadro Tarifario a aplicarse en el Aeropuerto “MALVINAS ARGENTINAS” de la Ciudad de USHUAIA, PROVINCIA DE TIERRA DEL FUEGO, ANTÁRTIDA E ISLAS DEL ATLÁNTICO SUR.

La firma LONDON SUPPLY S.A.C.I.F.I.I. (IF-2023-90504500-APN-USG#ORSNA) por nota de fecha 3 de agosto del corriente remitió nota los flujos de fondo que respaldan la solicitud de actualización de las tasas de uso de aeroestación del Aeropuerto de referencia.

Posteriormente, la mencionada empresa (IF-2023-107885553-APN-USG#ORSNA) acompañó la siguiente documentación: “ *Acta de Readecuación Contractual, Adenda al Acta de Readecuación Contractual, Anexo I – Flujo de fondo proyectado 2023 – 2036 • Anexo II – Flujo de fondo integral de concesión 1996 – 2036*” 3.

La GERENCIA DE REGULACIÓN ECONÓMICA Y FINANCIERA (en adelante GRYEF) (PV-2023-117968402-APN-GREYF#ORSNA) destacó que la empresa LONDON SUPPLY S.A.C.I.F.I., en su carácter de Concesionario del Aeropuerto Internacional de USHUAIA “MALVINAS ARGENTINAS” puso en conocimiento del ORSNA la suscripción Acta de Readecuación Contractual entre dicha empresa y el Gobierno de la PROVINCIA DE TIERRA DEL FUEGO, ANTÁRTIDA E ISLAS DEL ATLÁNTICO SUR, como Concedente, celebrada el 24 de julio de 2023, modificada luego por la Adenda al Acta de Readecuación Contractual del 7 de agosto pasado.

Expresó la GREYF que dicha Acta de Readecuación Contractual preveía, entre otras cuestiones, la extensión del plazo de la concesión por DIEZ (10) años, hasta el 15 de enero del año 2037, agregando asimismo que en lo referido al cuadro tarifario, incorporaba una actualización en el valor de la tasa de uso de aeroestación de cabotaje (TUA), alcanzando ésta el importe de PESOS TRES MIL CUATROCIENTOS (\$3400), y de la tasa de uso de aeroestación internacional (TUAI), alcanzando ésta el importe de DÓLARES ESTADOUNIDENSES CINCUENTA Y SIETE (US\$57).

En función de ello, el Concesionario requirió al ORSNA avanzar con el proceso de aprobación de los nuevos valores tarifarios para la concesión.

Sostuvo la GREYF que las partes acordaron la realización de un plan de inversión por un monto de PESOS DOS MIL QUINIENTOS CATORCE MILLONES TRESCIENTOS MIL (\$2.514.300.000) en etapas y durante un plazo de CUATRO (4) años, la readecuación de la TUA, de su valor vigente desde 2016 de pesos CIENTO CUARENTA (\$140) a un valor actualizado de PESOS TRES MIL CUATROCIENTOS (\$3400), la readecuación de la TUAI, del valor vigente desde 2016 de DÓLARES ESTADOUNIDENSES CUARENTA Y NUEVE (US\$49) al valor de DÓLARES ESTADOUNIDENSES CINCUENTA Y SIETE (US\$57), con una extensión del contrato de DIEZ (10) años desde su fecha de vencimiento actual, la reducción de la tasa interna de retorno inherente a la Concesión del DIECINUEVE COMA SIETE POR CIENTO (19,7%) a DIECISIETE COMA DOS POR CIENTO (17,2%) en moneda constante.

Agregó el área técnica que el Organismo Regulador tiene entre sus funciones según el artículo 17.7 del Decreto 375/97 establecer las bases y criterios para el cálculo de las tasas y aprobar los correspondientes cuadros tarifarios, para lo cual tomará las medidas necesarias a fin de determinar las metodologías de asignación de costos e ingresos que permitan evaluar la razonabilidad de las tarifas a aplicar, asegurando siempre que las tarifas que se apliquen por los servicios aeroportuarios prestados sean justas, razonables y competitivas, ya sean estos servicios regulados o no regulados.

Recordó la GREYF que dados los antecedentes mencionados y las competencias del ORSNA, que la última instancia en la que las partes habían traído al Organismo Regulador los desequilibrios enfrentados por la Concesión del Aeropuerto de Ushuaia había sido en el año 2016, procedimiento que había quedado plasmado en la Resolución ORSNA N° 5/2017.

El área técnica manifestó que dado que las diversas modificaciones al Cuadro Tarifario del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA) excluyeron a las concesiones individuales, provinciales o municipales fuera del Grupo “A”, entre las que se encontraba el Aeropuerto de USHUAIA, surgía como

cuestión más inmediata que el cuadro tarifario hoy vigente en el aeropuerto presentaba una importante inadecuación, tanto respecto de los costos operativos del aeropuerto como en relación al nivel general de tasas de uso que rigen en el SNA.

La GREYF agregó que el impacto de la Pandemia, en consonancia con lo ocurrido a nivel nacional, ha provocado en Ushuaia caídas del tráfico del orden del SESENTA Y SEIS POR CIENTO (66%) en 2020 y del CUARENTA Y CUATRO POR CIENTO (44%) en 2021, en ambos casos respecto de 2019.

El área técnica señaló que, a diferencia de lo observado en otros aeropuertos del SNA, USHUAIA mostraba una recuperación más dinámica, al punto que para el año 2022 ya había superado en un SEIS POR CIENTO (6%) los máximos pre pandemia.

Explicó la GREYF que en ese contexto las partes presentaron un acuerdo en virtud del cual extienden el plazo contractual por un total de DIEZ (10) años, hasta 2037, agregando que esta extensión dota a la concesión de un mayor horizonte de planificación que permite recuperar, no sólo los desequilibrios ocurridos, sino que también programar un volumen de inversiones que de otra manera no sería viables.

Refirió el área técnica que otro punto incluido en el ACTA estipula en su cláusula DÉCIMO SEGUNDA que las partes se comprometen a ajustar la TUA de cabotaje automáticamente con frecuencia bimestral de acuerdo a la evolución de los índices señalados. LONDON SUPPLY acompaña su presentación con el flujo de fondos de ingresos y egresos, incorporando todas las modificaciones acordadas, junto con las hipótesis de comportamiento de las distintas variables que habrán de definir la evolución futura de la Concesión.

La GREYF evaluó las principales cuestiones contenidas en la proyección presentada, destacando con relación a la proyección de tráfico que las proyecciones de pasajeros acordadas por las partes prevén tasas de crecimiento para el año 2025 del TRES POR CIENTO (3%).

Asimismo, agregó el área técnica que esas variaciones resultaban a juicio de esa Gerencia moderadas, advirtiendo la posibilidad de que en alguna medida se encontrase subestimada la capacidad de crecimiento del aeropuerto, cuestión que debería ser tenida en cuenta por las partes en el futuro.

La GREYF analizó la evolución de los ingresos y de los egresos de la concesión, y las inversiones a realizar, agregando que el esquema de revisiones que planteaba el Acta de Readecuación Contractual 2023 no necesariamente coincidía con el criterio de revisión considerado por parte ORSNA, y en modo alguno debía incluir un compromiso del Organismo Regulador de ser tenido en cuenta ante eventuales presentaciones de las partes.

Agregó el área técnica que tampoco podía el ORSNA aceptar sin más la aprobación de actualizaciones tarifarias automáticas de carácter bimestral.

Concluyó el área técnica señalando que correspondía aprobar un nuevo Cuadro Tarifario para el Aeropuerto de la Ciudad de USHUAIA, PROVINCIA DE TIERRA DEL FUEGO, ANTÁRTIDA E ISLAS DEL ATLÁNTICO SUR, incorporando el correspondiente proyecto de resolución (IF-2023-117966740-APN-GREYF#ORSNA).

Al tomar intervención el Servicio Jurídico (IF-2023-118973598-APN-GAJ#ORSNA) en función del análisis realizado por el área técnica, hizo referencia a la normativa aplicable,

En tal sentido, la GAJ recordó que por medio del artículo 17.7 del Decreto N° 375/97 ratificado por el Decreto DNU N° 842/97, el ORSNA tiene la facultad de establecer las bases y criterios para el cálculo de las tasas y aprobar los correspondientes cuadros tarifarios, Asimismo, el Servicio Jurídico agregó que la intervención del ORSNA en materia tarifaria persigue, entre otras cuestiones, el debido resguardo a los derechos de los usuarios de los aeropuertos, potestad reconocida a través del Numeral 17.1 del Decreto N° 375/97, el cual dispone como una de las funciones del Organismo Regulador la de llevar a cabo todos los actos que resulten necesarios a fin de asegurar la igualdad, el libre acceso y la no discriminación en el uso de los servicios e instalaciones aeroportuarias.

En virtud de ello, explicó la GAJ que cualquier modificación que se pretenda introducir al Cuadro Tarifario analizado por este Organismo debe ser previamente sometido a consideración del ORSNA.

Asimismo, recordó el Servicio Jurídico que el Organismo Regulador, de acuerdo a lo establecido en el Decreto N° 375/97, posee como una de sus funciones primordiales validar los derechos del usuario aeroportuario, velando por el estricto cumplimiento de la calidad de las prestaciones que conforman el servicio aeroportuario, el control de las inversiones mínimas obligatorias y el resguardo de sus derechos.

Por otra parte, la GAJ señaló que el ORSNA encuentra como sustento de las decisiones que adopta no sólo resguardar los derechos de los usuarios aeroportuarios en mandato de lo dispuesto por el artículo 42 de la CONSTITUCIÓN NACIONAL; sino también mejorar la infraestructura y los servicios aeroportuarios, incentivar la eficiencia de los servicios prestador buscando establecer tarifas justas a través de la exacta aplicación de los Cuadros Tarifarios aprobados.

En cuanto a la competencia para suscribir el acto acompañado, el Servicio Jurídico sostuvo que resulta ser competente el Directorio en razón de lo dispuesto en el artículo 23 inc. f del Decreto N° 375/97 ratificado por el Decreto DNU N° 842/97.

Concluyó la GAJ señalando que no existirían reparos de índole jurídica a la continuación del procedimiento y consecuente dictado del acto administrativo.

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

1. Dejar sin efecto la Resolución ORSNA N° 5/17.
1. Aprobar el Cuadro Tarifario a aplicarse en el Aeropuerto “Malvinas Argentinas” de la Ciudad de Ushuaia, Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, contenido en el IF-2023-118530873-APN-GREYF#ORSNA, el cual entrará en vigencia a partir de la publicación en el BOLETÍN OFICIAL.
2. Disponer que el Concesionario LONDON SUPPLY S.A.C.I.F.I podrá percibir la TASA DE USO DE AEROSTACIÓN DE CABOTAJE y la TASA DE USO DE AEROESTACIÓN INTERNACIONAL que regirá respecto de los billetes de pasajes aéreos emitidos a partir del día siguiente de su publicación en el BOLETÍN OFICIAL DE LA REPÚBLICA ARGENTINA

(BORA) para ser utilizados desde el 17 de noviembre de 2023.

3. Requerir a la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC) la publicación ante quienes corresponda de lo dispuesto en la presente medida.
4. Autorizar a los miembros del Directorio para que, en forma individual o conjunta, suscriban el correspondiente acto administrativo.

Punto 12 - La Sra. Secretaria General somete a consideración el EX-2023-16394527- APN-USG#ORSNA por el que tramita la presentación del Concesionario LONDON SUPPLY S.A.C.I.F.I. por la cual remitió copia del “Acta Acuerdo de recomposición contractual” suscripta en fecha 29 de junio de 2023 entre dicho Concesionario y la MUNICIPALIDAD DE TRELEW, propiciando la modificación del valor de la Tasa de Uso de Aeroestación Doméstica vigente en el Aeropuerto Internacional “ALMIRANTE ZAR” de la Ciudad de TRELEW, PROVINCIA DEL CHUBUT.

Cabe recordar que por RESFC-2023-29-APN-ORSNA#MTR el ORSNA aprobó el Cuadro Tarifario vigente en el Aeropuerto mencionado.

Posteriormente, el concesionario LONDON SUPPLY S.A.C.I.F.I. (IF-2023-90575542-APN-USG#ORSNA) remitió al ORSNA el Acta Acuerdo de Recomposición Contractual suscripta en fecha 29 de junio de 2023, entre ese Concesionario y las autoridades de la Municipalidad de la Ciudad de TRELEW, en su carácter de Concedente, adjuntando también como documentación el “Anexo I – Flujo de fondo real 2009 – 2022; y Anexo II – Flujo de fondo proyectado 2023 – 2035”.

Explicó el Concesionario que “...la alta inflación registrada en el país en los últimos meses hace que las proyecciones que se hicieron en la oferta de licitación y posteriores adecuaciones hayan quedado totalmente desvirtuadas, generando que hoy el proyecto arroje una pérdida significativa, la que de continuar de esta manera se seguirá agravando e imposibilitando que EL CONCESIONARIO cumpla con el plan de inversiones establecido”.

A su vez, se destacó que: “... en función de lo señalado en la cláusula tercera del Acta presentada el 27 de enero de 2023, EL CONCESIONARIO solicita el reajuste del valor de la tarifa correspondiente a la TUA, para lo cual se analizaron los distintos conceptos que componen el flujo de fondos de la concesión”.

Finalmente, consideraron las PARTES: “Que el Acta Acuerdo deberá ser remitida para su consideración y aprobación al ORSNA, en su calidad de autoridad competente en materia tarifaria”.

En virtud de los hechos considerados por las PARTES, acordaron: “PRIMERO: Establecer, a partir de la aprobación del presente acuerdo por parte del ORSNA, en la suma de PESOS TRES MIL OCHOCIENTOS (\$ 3.800) más el Impuesto al Valor Agregado (IVA), el nuevo valor a percibir de cada pasajero en concepto de Tasa de Uso de Aeroestación para vuelos de cabotaje. SEGUNDO: Mantener los plazos y obras comprometidas por las partes, establecidos en el Acta del 27 de enero de 2023”, previendo en la cláusula CUARTA que las PARTES se volverían a reunir en SEIS (6) meses con el objeto de evaluar los efectos en la ecuación económica en base a las variables que afectan la fluctuación de la TASA INTERNA de RETORNO (TIR).

La GREYF, por NO-2023-99552560-APN-GREYF#ORSNA, solicitó a LONDON SUPPLY S.A.C.I.F.I. la remisión de la información económica y financiera en formato Excel, para su análisis.

Posteriormente, la firma LONDON SUPPLY S.A.C.I.F.I. (IF-2023-100710146-APN-USG#ORSNA) dio respuesta a la solicitud del ORSNA, acompañando el “Flujo de fondo Aeropuerto de la ciudad de Trelew 2009- 2035”.

La GREYF (PV-2023-117595382-APN-GREYF#ORSNA) expresó que con fecha 7 de agosto de 2023 se recibió documentación correspondiente a las conversaciones celebradas entre las partes tendientes a reparar el efecto de la desvalorización de la moneda sobre las tasas abonadas por los pasajeros, adjuntando el Acta Acuerdo, el Anexo I – Flujo de fondo real 2009 – 2022 y el Anexo II – Flujo de fondo proyectado 2023 – 2035.

La GREYF hizo referencia a que con fecha 25 de agosto de 2023 se remitió la Nota NO-2023-99552560-APN-GREYF#ORSNA donde se solicitó al Concesionario la remisión, en formato Excel, de la información que refleje lo oportunamente presentado en su misiva, cuestión que fuera presentado por Nota de fecha 28 de agosto de 2023.

Expresó el área técnica que los términos presentados no se apartaban de lo oportunamente convenido entre las partes con carácter previo y sólo remediaba la evolución de los precios sobre los compromisos de inversión de forma de no ver disminuida la capacidad de generación de ingresos en el tiempo a los fines de la concreción de las obras previstas.

Refirió la GREYF que tales situaciones quedaron comprendidas en los primeros CUATRO (4) considerandos del acta firmada por las Partes, agregando que en vista del Acuerdo en los compromisos de obras entre las partes y que el ajuste previsto en la Tasa de Uso de Aeroestación doméstica no resultaba superior a los valores registrados en los índices de precios representativos de la actividad, no encontrando elementos para contrariar el Acuerdo dispuesto entre las partes y por tal motivo, elevando para tratamiento del Directorio elevando el IF-2023-117550351-APN-GREYF#ORSNA.

Al tomar intervención el Servicio Jurídico (IF-2023-118693746-APN-GAJ#ORSNA) recuerda que el Decreto N° 375/97 en su artículo 17.7 otorga al ORSNA la competencia para: *“Establecer las bases y criterios para el cálculo de las tasas y aprobar los correspondientes cuadros tarifarios para lo cual tomará las medidas necesarias a fin de determinar las metodologías de asignación de costos e ingresos que permitan evaluar la razonabilidad de las tarifas a aplicar”*.

Asimismo, la GAJ menciona que por su parte, el artículo 17.14 del Decreto N° 375/97 concede al Organismo la competencia para: *“Hacer cumplir el presente decreto y sus disposiciones complementarias en el ámbito de su competencia, supervisando el cumplimiento de las obligaciones y prestación de los servicios por parte del concesionario y/o administrador aeroportuario. En los casos de concesiones, fiscalizará, controlará y aprobará la realización de las obras e inversiones que se hubieren previsto”*.

Recordó el Servicio Jurídico que la Municipalidad de TRELEW y la empresa LONDON SUPPLY S.A.C.I.F.I., con fecha 14 de abril de 2009 suscribieron el “Contrato de Concesión para la Concesión de la Obra Pública para la Remodelación, Ampliación, Administración, Funcionamiento y Explotación de la

Estación de Pasajeros del Aeropuerto Internacional

‘ALMIRANTE ZAR’’, en los términos y con los alcances de la Licitación Pública Nacional e Internacional N° 1/08 aprobada por Ordenanza Municipal N° 10.390.

Refirió la GAJ que por medio de la RESFC-2023-29-APN-ORSNA#MTR, el ORSNA aprobó la entrada en vigencia del Cuadro Tarifario hoy vigente para el Aeropuerto de TRELEW, norma que había entrado en vigencia contemplando la documentación oportunamente presentada por el Concesionario respecto del Acta Acuerdo de recomposición contractual del 27 de enero 2023 que dio lugar a la modificación de Cuadro Tarifario aplicable en dicho Aeropuerto.

El Servicio Jurídico expresó que ingresó una nueva solicitud de modificación del valor vigente, en este caso, de la Tasa de Uso de Aeroestación Doméstica, elevando su valor a PESOS TRES MIL OCHOCIENTOS (\$3.800) más IMPUESTO AL VALOR AGREGADO (IVA) por pasajero embarcado, permaneciendo el resto de las Tasas y condiciones sin modificaciones.

Explicó la GAJ que con respecto a la propuesta de modificación del Cuadro Tarifario bajo análisis y la suba del valor de la Tasa de Uso de Aeroestación Doméstica, debía estarse a la intervención e informes brindados por el Área Técnica.

El Servicio Jurídico refirió que en lo que respecta a la competencia de esa Gerencia no se presentan observaciones legales que realizar sobre las cuestiones técnicas y económicas sobre las cuales se ha expedido el área con competencia específica del Organismo.

La GAJ recordó que ORSNA es competente para el dictado de este acto conforme lo establece el Decreto N° 375/97 ratificado por el Decreto DNU N° 842/97, el artículo 3° de la Ley Nacional de Procedimientos Administrativos N° 19.549; y demás normativa citada precedentemente.

Concluyó el Servicio Jurídico señalando que no se presentan observaciones que formular al proyecto que propicia la modificación del valor de la Tasa de Uso de Aeroestación Doméstica, que pasará a costar PESOS TRES MIL OCHOCIENTOS (\$3.800) más el IMPUESTO AL VALOR AGREGADO (IVA) por pasajero embarcado en el Aeropuerto Internacional “Almirante Zar” de la ciudad de Trelew, Provincia de CHUBUT.

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

1. Modificar la Resolución RESFC-2023-29-APN-ORSNA#MTR del 22 de mayo de 2023 en lo concerniente al valor de la Tasa de Uso de Aeroestación Doméstica que pasará a costar PESOS TRES MIL OCHOCIENTOS (\$3.800) más IMPUESTO AL VALOR AGREGADO (IVA) por pasajero embarcado, permaneciendo el resto de las Tasas y condiciones sin modificaciones.
2. Disponer que el Concesionario LONDON SUPPLY S.A.C.I.F.I podrá percibir el valor de la nueva TASA DE USO DE AEROSTACIÓN DE CABOTAJE para billetes de pasajes aéreos emitidos a partir del día siguiente de su publicación en el BOLETÍN OFICIAL DE LA REPÚBLICA ARGENTINA (BORA) para ser utilizados desde el 17 de noviembre de 2023.
3. Requerir a la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC) la publicación

ante quienes corresponda de lo dispuesto en la presente medida.

4. Autorizar a los miembros del Directorio para que, en forma individual o conjunta, suscriban el correspondiente acto administrativo.

Punto 13 - La Sra. Secretaria General somete a consideración el EX-2023-118551418- -APN-USG#ORSNA por el que tramita la modificación presupuestaria mediante una compensación de créditos entre partidas del mismo Inciso 3 –“Servicios No Personales” de Fuente de Financiación 11 – Tesoro Nacional.

La GERENCIA DE ADMINISTRACIÓN Y PRESUPUESTO (en adelante GAYP) (IF-2023-118640024-APN-GAYP#ORSNA) manifestó que resulta necesaria efectuar una modificación presupuestaria con la finalidad de adecuar el crédito entre partidas del Inciso 3 – Servicios No Personales,

En tal sentido, la GAYP propició incrementar el crédito vigente de las partidas presupuestarias: 3.7.2 – Viáticos y 3.7.9 – Otros N.e.p. - con motivo de afrontar el gasto derivado por la proyección en dichas partidas de este Servicio Administrativo Financiero N° 664 – ORSNA, dependiente del MINISTERIO DE TRANSPORTE

El área técnica (PV-2023-118641416-APN-GAYP#ORSNA) acompañó la Planilla donde se detallan los créditos vigentes de los incisos involucrados en la compensación presupuestaria requerida, acompañando el respectivo proyecto de resolución (IF-2023-118640024-APN-GAYP#ORSNA).

Al tomar intervención el Servicio Jurídico (IF-2023-118967631-APN-GAJ#ORSNA) expresó que la GAYP indicó que resultaba necesario adecuar el crédito vigente de la partida presupuestaria mencionada del Inciso 3 – “Servicios No Personales”.

En relación a ello, la GAJ expresó que la Ley N° 27.701 estableció el “PRESUPUESTO GENERAL DE LA ADMINISTRACIÓN NACIONAL para el Ejercicio 2023”, dictándose para dicho marco la Decisión Administrativa N° 4/23, que determinó la distribución de gastos corrientes y de capital, los gastos figurativos, las aplicaciones financieras, los recursos, las contribuciones figurativas y las fuentes de financiamiento, previstas en la Ley N° 27.701 de Presupuesto General de la Administración Nacional para el Ejercicio 2023.

Agregó el Servicio Jurídico que el artículo 8° de la mencionada Decisión Administrativa estableció: “Determinanse las facultades y competencias para efectuar modificaciones presupuestarias, conforme con el detalle obrante en la PLANILLA ANEXA (IF-2023-02617389-APN-SH#MEC) a este artículo, excepto las decisiones que impliquen un cambio en la distribución de las finalidades o los totales de los gastos corrientes, los gastos de capital y de las aplicaciones financieras”.

Expresó la GAJ que la Planilla anexa al precitado artículo estableció las “FACULTADES PARA LA REALIZACIÓN DE MODIFICACIONES PRESUPUESTARIAS DURANTE EL EJERCICIO 2023.”, citando el Punto III, Inciso d) – aunque en la mencionada norma se cita como inciso c), de la Planilla anexa precitada, que prevé la procedencia de la “Compensación entre partidas dentro de cada inciso, con

excepción de los Incisos 1, 6 y 7 de cada Programa y categorías equivalentes”.

En ese sentido, el Servicio Jurídico aclaró que la norma aplicable al caso contemplaba que la modificación propiciada debía ser aprobada por “*Resolución o Disposición del Responsable de la Unidad Ejecutora del Programa o Categorías Equivalentes*”.

Con relación a la competencia para suscribir el acto propiciado, la GAJ entendió que el Directorio del Organismo Regulador es competente en virtud de lo dispuesto por el artículo 23, inciso a) del Decreto N° 375/97 ratificado por el Decreto DNU N° 842/97 y de la Planilla Anexa al artículo 8° de la Decisión Administrativa N° 4/2023.

Concluyó el Servicio Jurídico señalando que no posee observaciones jurídicas que oponer al dictado del acto administrativo proyectado por la GAYP.

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

1. Modificar la distribución del PRESUPUESTO DE LA ADMINISTRACIÓN NACIONAL, el cual rige de conformidad a lo dispuesto por la Decisión Administrativa N°4 del 9 de enero de 2023, Ley de Presupuesto N° 27.701, en la parte correspondiente al Organismo Descentralizado 664 - ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA), en jurisdicción 57 del MINISTERIO DE TRANSPORTE, procediendo a la compensación de PESOS OCHO MILLONES QUINIENTOS MIL CON 00/100 (\$8.500.000.-), según el detalle cargado en el E-Sidif y de conformidad con el IF-2023-118611423-APN-GAYP#ORSNA.
2. 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.

