



**República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional**  
2020 - Año del General Manuel Belgrano

**ACTA DE DIRECTORIO**

**Número:**

**Referencia:** Acta de Reunión Abierta de Directorio N° 1/20

---

ACTA N° 1/2020 DE REUNIÓN ABIERTA DE DIRECTORIO DEL ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA)

El día 24 de abril de 2020, siendo las 12:10 hs, se reúne en Reunión Abierta en los términos del Anexo VIII del Decreto N° 1.172/03, en su Sede sita en Av. Costanera Rafael Obligado s/n, Edificio IV, Piso 2° - de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, el Directorio del ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA), con la presencia remota del Sr. Presidente del Directorio, Carlos Pedro Mario Aníbal LUGONES AIGNASSE, atento a la normativa que establece el aislamiento social obligatorio, del Sr. Vicepresidente del Directorio, el Dr. Fernando José MURIEL y de la Sra. Primer Vocal del Directorio, Dra. Pilar BECERRA. Asiste a la Reunión, el Sr. GERENTE DE ASUNTOS JURÍDICOS, Dr. Lucas LAFOSSE, la Sra. Jefa del Departamento de Secretaría de Directorio de USG, Dra. Carmela MARTÍNEZ y el Sr. GERENTE DE REGULACIÓN ECONÓMICA Y FINANCIERA Lic. Juan Pablo PICASSO, estas últimas dos personas con presencia remota, atento a la normativa que establece el aislamiento social obligatorio. Asimismo, y en virtud del Decreto 1.172/03, se cuenta con la presencia remota del Sr. Guillermo Jorge, DNI 21.588.279, quien oportunamente solicitó participar de la Reunión Abierta. Contándose con el quórum correspondiente, se da comienzo a la misma con el propósito de tratar el siguiente:

**ORDEN DEL DÍA**

1. EX-2020-26007507-APN-USG#ORSNA – Presentación del Concesionario efectuada por Nota AA2000-DIR-573/20 – Tratamiento y Resolución.
2. EX-2020-25993558-APN-USG#ORSNA – Presentación del Concesionario efectuada por Nota AA2000-OPER-572/20 – Tratamiento y Resolución.
3. EX -2020-24237566-APN-USG#ORSNA – Seguimiento de la Programación física – financiera del FIDEICOMISO DE FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS,

correspondiente al período 2020-2022 – Tratamiento y Resolución.

En el marco de la declaración de emergencia pública en materia sanitaria declarada por el artículo 1° inc. f de la Ley N° 27.541, observando el Decreto de Necesidad y Urgencia N° 260/2020 y sus modificatorias, y resultando procedente la aplicación de los mismos respecto de las medidas a adoptar con relación al coronavirus COVID-19, se informa que a efectos de dar cumplimiento al Dec. N° 1172/2003, este Organismo Regulador realiza esta Reunión Abierta de Directorio por medio de video conferencia utilizando la plataforma ZOOM.

Punto 1 - La Sra. Jefa del Departamento de Secretaría de Directorio somete a consideración el EX-2020-26007507-APN-USG#ORSNA por el que tramita la presentación realizada por el Concesionario AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. mediante Nota AA2000-DIR-573/2020, del día 14 de abril de 2020, (IF-2020-25999139-APN-USG#ORSNA), por la cual en el marco de la crisis económica global provocada por la pandemia causada por el COVID 19 y los efectos que dicha crisis causó en sus operaciones, solicita al Organismo Regulador autorización para la negociación que se pretende realizar de Obligaciones Negociables Clase 1 Serie 2020 ante Bolsas y Mercados Argentinos S.A., a través de la Bolsa de Comercio de Buenos Aires y en el Mercado Abierto Electrónico S.A. y/o en cualquier otro mercado autoregulado de la REPÚBLICA ARGENTINA.

Cabe señalar que el Concesionario ofrecerá el canje de las Obligaciones Negociables Garantizadas con Vencimiento en 2027, las cuales fueran oportunamente autorizadas por Resolución ORSNA N° 1/2017, por nuevas Obligaciones Negociables Clase 1 serie 2020, simples, no convertibles en acciones, garantizadas, a ser emitidas por la sociedad por hasta un monto máximo de DÓLARES ESTADOUNIDENSES TRECIENTOS OCHENTA Y SEIS MILLONES (US\$386.000.000), con la opción de capitalización de los intereses correspondientes a los vencimientos que ocurrirán durante 2020, los cuales, de ejercerse la opción, serán pagaderos a partir del primer vencimiento que tendrá lugar en 2021 (las “Obligaciones Negociables Clase 1 Serie 2020”) en el marco de su programa global para la emisión de obligaciones negociables simples (no convertibles en acciones) por un valor nominal de hasta DÓLARES ESTADOUNIDENSES QUINIENTOS MILLONES (US\$500.000.000) (el “Programa”), aprobado por la asamblea y el directorio de la sociedad con fecha 27 de febrero de 2020 y que se encuentra en trámite ante la Comisión Nacional de Valores.

Asimismo, AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. en su presentación expone que solicitará a los tenedores de las Obligaciones Negociables Garantizadas con Vencimiento en 2027 el consentimiento para modificar ciertos términos y condiciones (la “Solicitud de Consentimiento”) del Contrato de Emisión (“Indenture”) de fecha 6 de febrero de 2017 celebrado entre la Compañía, como emisora, Citibank, N.A., como indenture trustee, y la Sucursal de Citibank N.A. establecida en la República Argentina, como fiduciario local en representación del indenture trustee.

En atención a la necesidad de realizar la operación descrita, el Concesionario solicitó al Organismo Regulador que, en cumplimiento con lo dispuesto por la cláusula 30 del ACTA ACUERDO DE ADECUACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN, autorice a la sociedad, que las Obligaciones Negociables Clase 1 Serie 2020 se encuentren comprendidas en la cesión en garantía oportunamente autorizada mediante la Resolución N° 1/2017.

La GERENCIA DE REGULACIÓN ECONÓMICA Y FINANCIERA (GREYF) (PV-2020-26069952-APN-GREYF#ORSNA) analizó la presentación efectuada por el Concesionario, expresando que la misma encuentra sustento en la crisis económica global que ha ocasionado la declaración de la Pandemia COVID-19 por parte de la Organización Mundial de la Salud y los efectos que ha generado en las economías en su conjunto y en especial en aquellas industrias relacionadas con el turismo y el transporte, habiendo este Organismo, también, tomado

conocimiento de las presentaciones por la cual se plantean las restricciones e impactos derivados de la crisis global de Salud.

Por otra parte, la GREYF manifestó que: *“...las tareas de esta Gerencia se han caracterizado con la verificación del contenido técnico de las cuestiones relacionadas con la Garantía otorgada oportunamente y al sólo fin de verificar que se encuentren garantizadas las obligaciones de AA2000 en tanto Concesionario del Grupo A de Aeropuertos, así como los derechos del Estado Nacional en su calidad de Concedente, mientras que aquellos aspectos técnicos específicos vinculados a la oferta pública, con los procedimientos diseñados por los mercados internacionales de crédito, serían objeto de análisis particular por parte del Organismo competente, que en este caso resulta ser la Comisión Nacional de Valores (CNV)”*, sosteniendo que: *“De acuerdo con ello, debido a que la garantía otorgada no tendría variaciones en la operatoria de canje oportunamente aprobadas por el ORSNA, sirven las consideraciones efectuadas en el informe que sirviera de base para la Resolución ORSNA 1/17”*.

El Área Técnica finalizó su intervención indicando que: *“Es importante resaltar para concluir, la necesidad de ejercer el derecho previsto acerca de la auditoría sobre el uso de los fondos, mecanismo en el cual este Organismo deberá tener participación a los fines de asegurar la transparencia y el control de los montos cedidos y el efectivo uso de estos de manera eficiente y para beneficio de la Concesión”*.

En este orden de ideas, se destaca que tanto la GERENCIA DE REGULACIÓN ECONÓMICA Y FINANCIERA como la GERENCIA DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA deberán auditar el uso de los fondos, mecanismo en el cual este Organismo Regulador tendrá participación a los fines de asegurar la transparencia y el control de los montos cedidos y el efectivo uso de estos de manera eficiente y para beneficio de la Concesión.

Al tomar intervención el Servicio Jurídico (IF-2020-26301472-APN-GAJ#ORSNA) señaló que corresponde hacer referencia a las condiciones en las cuales se otorgó la autorización dispuesta por este Organismo a través de la Resolución ORSNA N° 1/2017, cuyo Artículo 1° establece: *“Autorizar al Concesionario AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 SOCIEDAD ANÓNIMA, conforme lo establece el Numeral 30 del ACTA ACUERDO DE ADECUACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN, ratificada por Decreto N° 1799 de fecha 4 de diciembre de 2007, a ceder en garantía ingresos de la concesión hasta la suma de DÓLARES ESTADOUNIDENSES CUATROCIENTOS MILLONES (US\$ 400.000.000), en los términos de la presentación efectuada por el Concesionario en fecha 10 de enero de 2017”*.

Destacó la GERENCIA DE ASUNTOS JURÍDICOS que en dicha oportunidad el Concesionario informó al Organismo que el Directorio de la Sociedad y la asamblea de accionistas habían resuelto emitir Obligaciones Negociables simples, no convertibles en acciones por un monto nominal de capital total de hasta la suma de DÓLARES ESTADOUNIDENSES CUATROCIENTOS MILLONES (US\$ 400.000.000), con vencimiento de DIEZ (10) años, a los fines de ser colocadas por oferta pública de acciones entre inversores en el mercado local e internacional.

El Servicio Jurídico expresó que en dicha ocasión AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. manifestó que el producido de dicha colocación sería destinado a: (i) refinanciar en su totalidad mediante su cancelación a) el saldo de DÓLARES ESTADOUNIDENSES CIENTO SESENTA Y OCHO MILLONES (US\$ 168.000.000) de las Obligaciones Negociables 2010; y b) el saldo de las Obligaciones Negociables Clase A de DÓLARES ESTADOUNIDENSES QUINCE MILLONES CUATROCIENTOS CINCUENTA Y OCHO MIL VEINTIDOS CON 50/100 (US\$ 15.458.022,50) (emitidas originariamente por un monto de DÓLARES VEINTIOCHO MILLONES OCHOCIENTOS NOVENTA Y TRES MIL QUINIENTOS (US\$ 28.893.500) y de las Obligaciones

Negociables Clase C de DÓLARES TRES MILLONES CIENTO VEINTE MIL CIENTO VEINTE (US\$ 3.120.120) emitidas originariamente por un monto de DÓLARES ESTADOUNIDENSES CINCO MILLONES OCHOCIENTOS TREINTA Y DOS MIL (US\$ 5.832.000), ambas garantizadas, colocadas en el mercado local y con vencimiento en 2020; y (ii) el remanente, en obras de infraestructura a realizarse en aeropuertos integrantes del Grupo "A" del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA) cuya explotación, administración y funcionamiento se encuentra a cargo de AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 SOCIEDAD ANÓNIMA, en el marco del plan de inversiones.

La GAJ agregó que por su parte la emisión de las Obligaciones Negociables fueron garantizadas mediante una cesión fiduciaria en garantía de: a) un porcentaje de las tasas de uso de aerostación internacional y regional abonadas por los pasajeros; destacando que las cobranzas de las tasas cedidas continuaban fluyendo a la Compañía mientras no haya ocurrido un supuesto de incumplimiento bajo ciertos términos y condiciones de las Obligaciones Negociables; b) los derechos de la sociedad a recibir un pago en caso de rescisión, expropiación o rescate del Contrato de Concesión.

La GAJ invocó expresamente el ACTA ACUERDO DE ADECUACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN, ratificada por Decreto N° 1799/07, Numeral 30 "CESIÓN EN GARANTIA" en virtud del cual se establece: *"30.1. El CONCESIONARIO podrá ceder sus ingresos en garantía derivados de la CONCESIÓN a los fines de obtener recursos para el cumplimiento de sus obligaciones. Dicha cesión no podrá comprometer la afectación específica de los ingresos de la Concesión previstos en el Anexo III de la presente Acta, conforme al punto 5 de la misma, como tampoco podrá afectar los recursos previstos para el financiamiento del Plan de Inversiones detallado en el Anexo IV de la presente. En caso que dicha cesión sea por fideicomiso podrá permanecer vigente aún ante la finalización anticipada del CONTRATO DE CONCESIÓN y en la medida que la aplicación y destino de los fondos sean auditados por el ESTADO NACIONAL y/o la firma consultora que se contrate a estos efectos a satisfacción del ESTADO NACIONAL; 30.2 La citada cesión deberá ser autorizada previamente por resolución fundada del ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA) quien será responsable además de auditar la aplicación de los fondos; 30.3 La cesión mencionada en ningún caso podrá provocar una disminución en la calidad de prestación del servicio, ni afectar el cumplimiento de las obligaciones contractuales del CONCESIONARIO. Asimismo, deberá reconocer las potestades y prerrogativas del CONCEDENTE establecidas en el CONTRATO DE CONCESIÓN y garantizar que no se ejerciten derechos u acciones que pongan en riesgo la continuidad del servicio público aeroportuario; 30.4 Hasta tanto no concluya la cesión el CONCESIONARIO no tendrá derecho a indemnización por las inversiones garantizadas. Concluida la cesión se abonará al CONCESIONARIO la indemnización que correspondiera descontados los montos por los que se hubiera hecho efectiva la cesión de los ingresos".*

El Servicio Jurídico manifestó que, conforme los términos contenidos en el Numeral 30, ha sido voluntad del ESTADO NACIONAL incorporar la "Cesión en Garantía" como una herramienta de financiamiento para el Concesionario, dejando claramente establecido cuáles son los ingresos que bajo ninguna circunstancia podrán resultar alcanzados como garantía de la cesión de que se trate, fijando con precisión también cuáles son los principios que deben respetarse al llevarse adelante la Cesión en Garantía habilitada por la primera parte del numeral invocado.

Agregó la GAJ que la tarea de análisis efectuada por el ORSNA debe resguardar y fortalecer los intereses del ESTADO NACIONAL, a través de la incorporación de las pautas previstas en el ACTA ACUERDO en los documentos vinculados con la emisión de las Obligaciones Negociables, considerando que las pautas establecidas en el ACTA ACUERDO pretenden preservar, bajo cualquier circunstancia, la continuidad y calidad en la prestación del servicio aeroportuario.

El Servicio Jurídico entendió que es necesario mantener en cualquier circunstancia el normal funcionamiento del Grupo "A" de Aeropuertos del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA), evitando cualquier disminución en la calidad de la prestación y continuidad de los servicios aeroportuarios a cargo de AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A.

Sostuvo la GAJ que el debido resguardo de los derechos del ESTADO NACIONAL sobre la Concesión implica, entre otras cuestiones, que AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. no puede ceder ciertos ingresos a un tercero, ya sea porque el ESTADO NACIONAL tiene derecho a cobrarlos en virtud de un derecho estipulado en el Contrato de Concesión o porque ciertas restricciones del Contrato de Concesión impiden o prohíben la cesión o transferencia de tales ingresos.

El Servicio Jurídico destacó que de las normas expuestas surge que la cesión en garantía por parte del Concesionario respecto de los ingresos de la concesión debe respetar los siguientes extremos: i) No podrá comprometer la Afectación Específica de los Ingresos de la Concesión, ii) No podrá afectar los recursos previstos para el financiamiento del Plan de Inversiones, iii) Deberá ser autorizada previamente por resolución fundada del ORSNA, quién será responsable además de auditar la aplicación de los fondos, iv) En ningún caso podrá provocar la disminución en la calidad de prestación de los servicios, v) En ningún caso podrá afectar el cumplimiento de las Obligaciones Contractuales del CONCESIONARIO, vi) Deberá reconocer las potestades y prerrogativas del Concedente, vii) Deberá garantizar que no se ejerciten derechos u acciones que pongan en riesgo la continuidad del servicio público aeroportuario, viii) Hasta tanto no concluya la cesión, el Concesionario no tendrá derecho a indemnización por las Inversiones garantizadas. Concluida la cesión, se abonará al CONCESIONARIO la indemnización que correspondiera descontado los montos por los que se hubiera hecho efectiva la cesión de ingresos.

Sostuvo la GAJ que la nueva transacción deberá respetar estrictamente las condiciones exigidas por las normas aplicables y expuestas precedentemente, caso contrario no resultarían válidas ni oponibles jurídicamente a este Organismo Regulador.

El Servicio Jurídico mencionó que en la oportunidad de emitirse la autorización dispuesta por la Resolución ORSNA N° 1/2017 se verificó que las exigencias impuestas por las disposiciones aplicables se encontraban debidamente reflejadas en los documentos confeccionados para instrumentar la cesión en garantía de determinados ingresos, incorporados a las actuaciones en trámite para dicha ocasión (Expte. N° 1078/2016).

Explicó la GAJ que por consiguiente las condiciones expuestas en los Considerandos de dicho acto administrativo se mantienen plenamente vigentes, debiendo ser respetadas en su totalidad, señalando asimismo que, atento a que la cesión en garantía se mantiene vigente y el ORSNA resulta responsable de auditar la aplicación de los fondos, debe ejercerse adecuadamente dicho derecho de auditar el uso de los fondos, manteniéndose la implementación de los mecanismos por los cuales este Organismo deberá tener participación a los fines de asegurar la transparencia y el control de los montos cedidos y el efectivo uso de estos de manera eficiente y para beneficio de la Concesión.

Finalmente, el Servicio Jurídico reiteró que cualquier cláusula o condición que implique apartarse de los derechos del ESTADO NACIONAL y de las normas aplicables, o que pongan en riesgo la continuidad del servicio público aeroportuario no podrán ser invocadas contra el Concedente ni contra este Organismo Regulador.

Concluyó la GAJ señalando que no posee objeciones legales que formular a la autorización solicitada por AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A., en los términos de la presentación efectuada por el Concesionario en fecha 14 de abril del 2020, agregada como IF-2020-25999139-APN-USG#ORSNA.

Oído lo expuesto, el Directorio en forma unánime RESUELVE:

1. Autorizar el requerimiento efectuado por AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. mediante Nota AA2000-DIR-573/2020 (IF-2020-25999139-APN-USG#ORSNA).
2. Autorizar al Sr. Presidente y/o al Sr. Vicepresidente y/o a la Sra. Primer Vocal a dictar el acto administrativo pertinente.

Punto 2 – La Sra. Jefa del Departamento de Secretaría de Directorio somete a consideración el EX-2020-25993558-USG#ORSNA por el que tramita la presentación efectuada por AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. mediante Nota AA2000-OPER-572/20, del día 14 de abril de 2020, (IF-2020-25809143-APN-USG#ORSNA) relacionada con la situación del Aeropuerto “EL PALOMAR” de la Provincia de BUENOS AIRES, el cual se encuentra bajo su explotación.

Cabe señalar que el Concesionario por Nota AA2000-OPER-572/20, de fecha 14 de abril, solicitó al ORSNA: “...*el cierre definitivo y eventual desafectación del Grupo A y del SNA...*” del Aeropuerto de El Palomar “...*y el traslado de las operaciones al Aeropuerto de Ezeiza...*”, esgrimiendo la confluencia de una serie de factores que tornaron inviables para la Concesión la operación comercial del Aeropuerto “El Palomar” de la Provincia de BUENOS AIRES.

Abierto el debate y luego de efectuadas las consideraciones correspondientes respecto del punto en cuestión, se decide por unanimidad diferir la solicitud efectuada por el Concesionario AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A., para otra oportunidad a efectos de proceder a un análisis más exhaustivo.

Punto 3 – La Sra. Jefa del Departamento de Secretaría de Directorio somete a consideración el EX-2020-24237566-APN-USG#ORSNA por el que tramita la Programación Física-Financiera del Fideicomiso de Fortalecimiento del SNA correspondiente al período 2020-2022, en cumplimiento del Artículo 23 del Contrato del FFSNA.

La GERENCIA DE ADMINISTRACIÓN Y PRESUPUESTO (GAYP) elaboró un proyecto de nota dirigido al MINISTERIO DE TRANSPORTE (IF-2020-25196801-APN-GAYP#ORSNA) correspondiente a la Programación Física - Financiera del período 2020-22, contenida en los siguientes documentos: IF-2020-24983811-APN-GAYP#ORSNA, IF-2020-24984162-APN-GAYP#ORSNA, IF-2020-24984650-APN-GAYP#ORSNA, IF-2020-24985065-APN-GAYP#ORSNA e IF-2020-25057209-APN-GAYP#ORSNA.

La GERENCIA DE REGULACIÓN ECONÓMICA Y FINANCIERA (ME-2020-22675484-APN-GREYF#ORSNA) acompañó el detalle de los ingresos proyectados de los distintos patrimonios de afectación que integran el FIDEICOMISO DE FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS.

El área técnica señaló que el detalle de la conformación de los ingresos se encuentra descripto en el documento individualizado como IF-2020-22671295-APN-GREYF#ORSNA que, como adjunto se encuentra en el citado Memorándum, donde se expresó que: “*Adicionalmente, no se incluyen los saldos existentes a la fecha en las cuentas fiduciarias, ni el producto de eventuales inversiones que se realicen con dichos fondos, motivo por el cual a los fines de contabilizarlos deberán ser adicionados separadamente*”.

Por su parte, la GERENCIA DE PLANIFICACIÓN AEROPORTUARIA (GPA) (ME-2020-24273955-APN-

GPA#ORSNA) acompañó: “...los proyectos de obras que, a partir de los criterios así debatidos, se entiende pertinente incluir para su gestión y/o ejecución durante el corriente ejercicio con cargo al FFSNA, independientemente de aquellas programaciones que, en su oportunidad, se formulen con otras fuentes de financiamiento”, expresando que: “La propuesta de Programación que se acompaña se estructuró en base a criterios de federalismo y de viabilidad ejecutiva; contiene un número de obras de significación distribuidas en la mayor parte del Sistema Nacional Aeroportuario. La de mayor dimensión es la ampliación y reconstrucción de la Pista 13-31 del Aeroparque JORGE NEWBERY y de sus rodajes, la renovación total de su balizamiento y la instalación de sus sistemas de luces de aproximación en la prolongación de cabeceras Sur y Norte, planificada a partir tanto de las evaluaciones efectuadas por las áreas técnicas del ORSNA como de los relevamientos hechos por la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL sobre las áreas de movimiento, de los que resulta la necesidad de intervenciones profundas en los pavimentos del Aeroparque”.

Respecto de la realización de la citada obra, la GPA manifestó en su informe que: “Así también se ha entendido conveniente y necesario planificar estas obras con vistas a elevar la categoría operacional del aeropuerto, a fin de lograr una operación más eficiente y segura. La complejidad y magnitud de este conjunto de obras, en un cálculo general, implicará un cierre total del aeropuerto de aproximadamente 120 días. En este punto es necesario tener en cuenta que las condiciones actuales de inactividad del aeropuerto acarreadas por la pandemia de COVID-19 podrían constituir una ventana de oportunidad insoslayable para la pronta ejecución de una obra de esta magnitud e implicancias operativas por cuanto se dispondría, en esta situación, de un escenario con mínimo o nulo impacto operativo de las intervenciones que involucran el cierre del aeropuerto. Es por ello que, considerando dicha eventualidad, esta GPA entiende decisivo priorizar las gestiones tendientes a su aprobación de modo de imprimir la mayor celeridad posible a su contratación, a fin de obtener el máximo aprovechamiento de los actuales e inmediatos tiempos de inactividad, evitando con ello tener que afrontar a futuro las múltiples afectaciones que implicaría cerrar por 4 meses el Aeroparque en operatividad plena”.

Posteriormente, el área técnica expresó en su informe que: “...la presente propuesta ha implicado la desprogramación de ítems de proyecto que se encontraban previstos en la programación vigente...”.

Por último, en relación con las obras solventadas con el Patrimonio de Afectación Para Obras del Banco de Proyectos 2012 (BP 2012), creado por medio de la Resolución ORSNA N° 118/12, la GPA expresó que: “...en la presente propuesta esa GPA ha incluido una serie de obras que guardan relación directa con aquellas originariamente previstas como destino de sus fondos. Dado el crítico contexto económico actual y los tiempos que podría insumir la recuperación de la actividad aerocomercial y aeroportuaria normal, y tal como fuera expuesto en las reuniones ejecutivas en que se instruyeron los criterios para la presente propuesta de Programación Financiera FFSNA, esta GPA ha incorporado proyectos de importancia de manera de aprovechar al máximo aquellos recursos disponibles y proyectados, y que pueden aportar a la realización de obras que, siendo de toda necesidad, no han encontrado inserción en otras cuentas del FFSNA”.

La GERENCIA DE ADMINISTRACIÓN Y PRESUPUESTO (PV-2020-25186804-APN-GAYP#ORSNA) acompañó el Proyecto NOTA ORSNA correspondiente a remitir al MINISTERIO DE TRANSPORTE, y sus correspondientes anexos.

Al tomar intervención, el Servicio Jurídico (IF-2020-25206534-APN-GAJ#ORSNA) señaló que el Artículo 23 del CONTRATO DE FIDEICOMISO DE FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS dispone que: “La Secretaria de Transporte, previo informe del ORSNA, deberá remitir al Fiduciario, al inicio de cada ejercicio anual y para cada una de las Cuentas Fiduciarias de Afectación, un informe sobre los proyectos autorizados a ser financiados con los bienes fideicomitidos, especificando: 1. Ingresos esperados para cada cuenta

*fiduciaria. 2. Cronograma de ejecución física y financiera de los proyectos de obras e infraestructura y/o mejoramiento de servicios autorizados, o de cualquier otro proyecto autorizado por el ORSNA que sea objeto del fideicomiso. 3. Cuenta Fiduciaria que financiará los proyectos, especificando los conceptos e importes a ser debitados en las mismas. 4. Con posterioridad y aún dentro del año calendario correspondiente, el ORSNA y/o la Secretaría de Transporte, podrán informar al Fiduciario la postergación de acreencias estimadas para un período trimestral determinado. En caso que la Secretaria de Transporte, previo informe del ORSNA, autorice la inclusión de nuevas obras de infraestructura y/o mejoramiento de servicios aeroportuarios, así como en general cualquier gasto que vaya a ser sufragado con Bienes Fideicomitidos durante el ejercicio anual deberá remitir a la brevedad una nueva programación financiera al Fiduciario que contemple las nuevas obras a ser financiadas con Bienes Fideicomitidos”.*

Refirió la GERENCIA DE ASUNTOS JURÍDICOS que la GAYP propició la Programación Física - Financiera para el período 2020-2022 de las obras a financiarse con fondos del FIDEICOMISO DE FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS, en base a la información enviada por las áreas técnicas del ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA), habiendo intervenido las Gerencias Técnicas a los efectos de justificar y acompañar los proyectos que forman parte del documento elaborado.

El Servicio Jurídico señaló que el proyecto propiciado se sustenta en el marco normativo citado precedentemente, encontrando respaldo en las intervenciones de las Gerencias Técnicas del Organismo.

Refirió la GAJ que la GPA informó que, dentro del proyecto de Programación Física - Financiera para el período 2020-2022, específicamente en los proyectos solventados con el Patrimonio de Afectación Para Obras del Banco de Proyectos 2012 (BP 2012) “...ha incluido una serie de obras que guardan relación directa con aquellas originariamente previstas como destino de sus fondos”.

Dado el crítico contexto económico actual y los tiempos que podría insumir la recuperación de la actividad aerocomercial y aeroportuaria normal, y tal como fuera expuesto en las reuniones ejecutivas en que se instruyeron los criterios para la presente propuesta de Programación Financiera FFSNA, la GPA ha incorporado proyectos de importancia de manera de aprovechar al máximo aquellos recursos disponibles y proyectados, y que pueden aportar a la realización de obras que, siendo de toda necesidad, no han encontrado inserción en otras cuentas del FFSNA” (ME-2020-24273955-APN-GPA#ORSNA).

Al respecto, la GAJ destacó que la Resolución ORSNA N° 118/12 al aprobar la creación del Patrimonio de Afectación Para Obras del Banco de Proyectos 2012 (BP 2012) dispuso que el destino del patrimonio sea “financiar la ejecución de las obras de infraestructura aeroportuarias previstas en el plan que forma parte del “Banco de Proyectos de Obras del año 2012” aprobado por Acta Directorio del ORSNA N° 3/2012 de fecha 25 de abril de 2012”.

Expresó el Servicio Jurídico que la aprobación del Directorio del ORSNA del proyecto de Programación Física - Financiera para el período 2020-2022 del FIDEICOMISO DE FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS, el cual contiene un listado de obras que serán financiadas con el denominado “Patrimonio de Afectación Para Obras del Banco de Proyectos 2012” y que no estaban incluidas originalmente, implica la modificación de las obras allí estipuladas, circunstancia para la cual se encuentra facultado dicho Directorio, de acuerdo al marco normativo vigente en la materia.

Asimismo, agregó la GAJ que la GPA en su informe expresó que incorporó en el proyecto de Programación Física -



Financiera para el período 2020-2022, obras que resultan necesarias para el Aeroparque “JORGE NEWBERY” de la CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES, y se promueve su realización en estos momentos, “...atento a los efectos que la condiciones actuales de inactividad del aeropuerto acarreadas por la pandemia de COVID-19 podrían constituir una ventana de oportunidad insoslayable para la pronta ejecución de una obra de esta magnitud e implicancias operativas por cuanto se dispondría, en esta situación, de un escenario con mínimo o nulo impacto operativo de las intervenciones que involucran el cierre del aeropuerto” (ME-2020-24273955-APN-GPA#ORSNA).

Al respecto, el Servicio Jurídico puso de resalto que, más allá de la valoración de las circunstancias técnicas y de oportunidad que escapan el presente examen, de acuerdo con lo dispuesto por el Artículo 23 del Contrato de Fideicomiso, citado anteriormente, la programación financiera y económica del Fideicomiso tiene características dinámicas, dado que permite la mutabilidad de ésta, pudiendo realizar las correspondientes reprogramaciones, previo cumplimiento de los requisitos formales allí previstos.

Agregó la GAJ que sin perjuicio de lo expuesto y a mayor abundamiento, atento a las circunstancias de Emergencia Sanitaria que se está atravesando, resulta razonable una -eventual- posterior modificación de la Programación Física-financiera bajo análisis, por parte de las áreas técnicas correspondientes.

El Servicio Jurídico aclaró que la competencia que posee este Organismo Regulador se circunscribe a las normas de su creación y las correspondientes disposiciones modificatorias, no siendo procedente su opinión en materias que exceden el ámbito de sus responsabilidades, expresando que ese Servicio Jurídico no analiza la viabilidad, conveniencia, montos, ni contenido de los proyectos, siendo aspectos técnicos que escapan a la competencia de ésta, limitándose a verificar el cumplimiento del procedimiento previsto en la normativa vigente en la materia.

Concluyó la GAJ señalando que no tiene objeciones que formular al proyecto de nota propiciado por la GERENCIA DE ADMINISTRACIÓN Y PRESUPUESTO referido a la Programación Física - Financiera para el período 2020-2022 de proyectos cuya realización serán solventados con fondos provenientes del FIDEICOMISO DE FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS, en cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 23 del Contrato del FIDEICOMISO DE FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS.

Oído lo expuesto, el Directorio en forma unánime RESUELVE:

1. Aprobar la Programación Física-Financiera del Fideicomiso de Fortalecimiento del SNA correspondiente al período 2020-2022, contenida en los IF-2020-24983811-APN-GAYP#ORSNA, IF-2020-24984162-APN-GAYP#ORSNA; IF-2020-24984650-APN-GAYP#ORSNA; IF-2020-24985065-APN-GAYP#ORSNA e IF-2020-25057209-APN-GAYP#ORSNA.
2. Instruir a la GERENCIA DE ADMINISTRACION Y PRESUPUESTO para que eleve la correspondiente comunicación al MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN para su intervención, y su posterior remisión al BANCO DE LA NACION ARGENTINA (BNA) en su calidad de Fiduciario.

A las 12:40 horas y no siendo para más, se dá por finalizada la reunión.

