



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

ACTA DE DIRECTORIO

Número:

Referencia: Acta de Reunión Abierta de Directorio N° 10/20

ACTA N° 10/2020 DE REUNIÓN ABIERTA DE DIRECTORIO DEL ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA)

El día 27 de noviembre de 2020, a las 12:00 Hs. se reúne el Directorio del ORGANISMO REGULADOR DEL SERVICIO NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA), a efectos de evaluar los alcances del Decreto N° 936/20, dictado por las circunstancias que son de dominio público. En este contexto, y compartiendo los considerandos del mismo y su parte resolutive, se decide pasar a cuarto intermedio, la Reunión Abierta convocada, para el próximo día lunes 30 del corriente, a las 10:00 Hs.

El día 30 de noviembre de 2020, siendo las 10:00 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 del Sr. Presidente del Directorio, Carlos Pedro Mario Aníbal LUGONES AIGNASSE, 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. Secretario General, Dr. Antonio MANCUSO. Contándose con el quórum correspondiente, se da comienzo a la Reunión con el propósito de tratar el siguiente:

ORDEN DEL DÍA

1. EX-2020-73378787-APN-USG#ORSNA – Nota AA2000- DIR-582/20.

Punto 1 -El Sr. Secretario General somete a consideración el EX-2020-73378787-APN-USG#ORSNA, en el cual tramita la presentación efectuada por el Concesionario AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 SOCIEDAD ANÓNIMA (AA2000 S.A.), mediante las notas AA2000-DIR-582/20 y AA2000-DIR-691/20, por las que solicita al ORSNA que efectúe la recomendación favorable para la prórroga del Contrato de Concesión para la explotación, administración y funcionamiento del Grupo "A" de

Aeropuertos del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA), en los términos del Numeral 5.2 del citado contrato.

El Concesionario en su Nota AA2000-DIR-582/20, con fecha 4 de mayo de 2020 (IF-2020-31166375-APN-USG#ORSNA), expuso, según su análisis, el cuadro de situación ante la suspensión de los vuelos internacionales y de cabotaje regulares y la actividad de la aviación general, producto de los efectos causados por la Pandemia de COVID-19 que fuera declarada por la ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD (OMS) y que obligó al PODER EJECUTIVO NACIONAL (PEN) a decretar la ampliación de la emergencia pública en materia sanitaria, mediante el Decreto de Necesidad y Urgencia 260/20.

Asimismo, el Concesionario por Nota AA2000-DIR-691/20, con fecha 26 de junio de 2020 (IF-2020-73462776-APN-USG#ORSNA), solicitó a este Organismo Regulador que *“...emita recomendación favorable, conforme lo establecido en el Numeral 5.2 del Contrato de Concesión aprobado por Decreto N° 163/1998, a los efectos de que el Poder Ejecutivo Nacional (“Concedente”) otorgue a Aeropuertos Argentina 2000 S.A. (en adelante “AA2000” o el “Concesionario”) la prórroga de la Concesión por el plazo de 10 años, de conformidad con lo previsto en el Numeral citado, manteniéndose en favor de AA2000 la garantía de exclusividad otorgada en el Numeral 4.1 del Contrato de Concesión...”*.

En la mencionada presentación, la empresa AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 SOCIEDAD ANÓNIMA (AA2000 S.A) remarcó que la aparición de la pandemia del COVID-19 que, actualmente, afecta a más de ciento de países golpeó fuertemente al transporte aerocomercial internacional y nacional y, consecuentemente, al sustento de la Concesión y la recuperación de las inversiones realizadas.

Continuó expresando el Concesionario que la afectación del equilibrio contractual y la sustentabilidad de la concesión se había visto impactada *“...de manera gravitante por la pandemia generada a raíz del COVID-19, que ha hecho caer los ingresos del Concesionario a límites inimaginables...”*. Es en virtud de ello que AA2000 S.A. solicitó al ORSNA que aquella recomendación requerida sea respecto de la prórroga del contrato concesión, conjuntamente al mantenimiento de la cláusula de exclusividad en favor del Concesionario, a efectos de que el mismo pueda compensar *“...las pérdidas sufridas por los referidos impactos durante el mayor plazo que opere la Concesión”*.

El 7 de julio del corriente, las autoridades de este Organismo Regulador y sus áreas técnicas mantuvieron una reunión con representantes del Concesionario (IF-2020-73637779-APN-USG#ORSNA), en la que AA2000 S.A. detalló los hechos que había alegado en las notas previamente citadas y expuso la necesidad de adoptar medidas tendientes al sostenimiento del Servicio Público Aeroportuario.

Posteriormente, el día 17 de julio de 2020, se mantuvo otra reunión entre las autoridades de este Organismo Regulador, con participación de las áreas técnicas respectivas, y representante del Concesionario (IF-2020-73869129-APN-USG#ORSNA), en la cual las partes analizaron los estudios realizados por AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 SOCIEDAD ANÓNIMA (AA2000 S.A.) y los elaborados por la ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO (IATA) y la ORGANIZACIÓN DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL (OACI) concluyendo, finalmente, que desde el punto de vista Técnico Económico-Regulatorio la Pandemia COVID-19 ha impactado de manera significativa en los flujos de fondos del Concesionario, pudiendo determinar de manera razonable la

existencia de impedimentos en la sustentabilidad del Servicio Público Aeroportuario.

En esa oportunidad, este Organismo Regulador expuso la realización de un esquema indicativo de la posible evolución que tendría la concesión luego de superados los efectos de la Pandemia COVID-19.

Se sostuvo, entonces, que partiendo de los flujos contenidos en la RESOL-2019-92-APN-ORSNA#MTR se han realizado actualizaciones conforme los datos reales que surgen de los Informes de Contabilidad Regulatoria de la empresa hasta el primer semestre de 2020, luego de lo cual se han realizado proyecciones y estimaciones en línea con las prácticas habituales. Asimismo, no se han proyectado desembolsos en materia de inversión fuera de los compromisos asumidos a través de los fideicomisos, oportunamente, creados ya que de ser incorporados deprimiría aún más el escenario actual.

En ese marco, se sostuvo que no era posible observar escenarios de recuperación de ingresos y niveles de rentabilidad en línea con la Resolución citada sin afectar, sensiblemente, los compromisos de inversión futura, salvo implicando incrementos de tasas aeronáuticas fuera de todo criterio de razonabilidad y competitividad a los que este ORSNA se obliga en función de su normativa de creación.

A modo de ejemplo se razonó que, en las condiciones actuales, sería necesario un incremento de no menos de DOSCIENTOS VEINTICINCO POR CIENTO (225 %) en los valores de la Tasa de Uso de Aerostación Internacional (TUAI), para lograr los equilibrios previstos en la revisión ordinaria, correspondiente al año 2017, llegando dicha valor a un monto de DÓLARES ESTADOUNIDENSES CIENTO SESENTA Y SEIS (US\$166), todo lo cual alejaría, claramente, los requisitos de competitividad necesarios como, así también, cualquier tipo de comparación regional o internacional.

El 24 de julio de este año, las autoridades de este ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA), con la asistencia de las áreas técnicas respectivas, mantuvieron una nueva reunión (IF-2020-73923708-APN-USG#ORSNA), con representantes del Concesionario donde, AA2000 S.A., manifestó que el impacto de la Pandemia COVID-19 trajo, como consecuencia, serias dificultades económicas para llevar adelante las obras de infraestructura y mejoramiento del Grupo "A" de Terminales Aéreas en el SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA).

Asimismo, en dicha oportunidad el Concesionario destacó, a su vez, que existe una necesidad de realizar obras para el adecuado funcionamiento de los aeropuertos concesionados hasta la finalización del plazo inicial de la concesión.

Por su parte, este Organismo Regulador señaló que, transcurridos VEINTIDOS (22) años de la concesión aeroportuaria, existen obras de trascendencia fundamental que son necesarias programar, en el inmediato y mediano plazo, como resultando de la propia dinámica de la actividad que impone la permanente reevaluación de las prioridades.

En la reunión referida, las partes debatieron las inversiones que en materia de infraestructura aeroportuaria sería conveniente concretar para fortalecer el SNA, para lo cual acompañaron un listado no excluyente de proyectos y obras tentativas en el corto y mediano plazo.

Con fecha 3 de agosto del corriente, las autoridades de este ORSNA, con participación de las áreas técnicas respectivas, y representantes del Concesionario (IF-2020-73506596-APN-USG#ORSNA) retomaron el debate en el cual AA2000 S.A. elaboró y propuso la adopción de un conjunto de propuestas para remediar los efectos de Pandemia COVID-19, tomando en consideración la prórroga contractual solicitada, las que fueron analizadas por las partes, destacando el Organismo Regulador su posición sobre algunas de las propuestas elaboradas que garantizarían la sustentabilidad del servicio.

Con fecha 14 de agosto del corriente, las autoridades de este Organismo Regulador, asistidos técnicamente por sus áreas respectivas, y representantes de AA2000 S.A. mantuvieron una nueva reunión (IF-2020-73445568-APN-USG#ORSNA). En la misma se analizó el enfoque jurídico de la solicitud de prórroga de la concesión, en el marco de lo previsto por el mismo Contrato de Concesión para la explotación, administración y funcionamiento del Grupo "A" de Terminales Aéreas del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (Decreto N° 163/98), y el Acta Acuerdo de Renegociación Contractual, ratificada por Decreto N° 1799/07.

A este respecto, se sostuvo que el Numeral 5.2, de dicho Contrato de Concesión, bajo el título de "Prórroga", ya, estableció dos claras condiciones para la procedencia de la misma: Por un lado, que el Concesionario solicite al Estado Concedente la prórroga y el plazo solicitado con una anterioridad no menor a DIECIOCHO (18) meses del vencimiento del Plazo de la Concesión; y por el otro, el otorgamiento del PODER EJECUTIVO NACIONAL (PEN) de la prórroga solicitada, con la previa recomendación del ORSNA, indicando el plazo por el cual se la otorga.

Bajo ese lineamiento, el Organismo Regulador señaló, en esa oportunidad, que se ha contemplado desde el inicio del contrato de Concesión del Servicio Aeroportuario la posibilidad de prórroga, estipulando bajo el instituto del "Plazo de la Concesión", el período inicial (Punto 5.1) y la prórroga (Punto 5.2).

El 27 de agosto de este año, autoridades de este ORSNA, con participación de sus áreas técnicas respectivas, y representantes del Concesionario realizaron una nueva reunión (IF-2020-73508800-APN-USG#ORSNA), donde se comenzó a tener en cuenta los diagnósticos del estado de situación de la actividad aeroportuaria, tanto presente como en función de la proyección futura, especialmente, respecto del impacto producido por la Pandemia COVID-19 en la actividad y en el sostenimiento del Servicio Público Aeroportuario.

Es así que, en este orden de ideas, se analizaron, mediante los expertos técnicos del ORSNA y aquellos de AA2000 S.A., las condiciones técnicas para la procedencia de la recomendación que el ORSNA debería elevar al PODER EJECUTIVO NACIONAL (PEN) proponiendo la prórroga de la Concesión del Grupo "A" de Aeródromos del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA).

Al respecto, los expertos técnicos señalaron que para lograr el equilibrio de la ecuación económico financiera contractual, en una concesión de este tipo, se puede prever el ajuste por medio de las siguientes variables: inversiones, tarifas o plazo, señalando que es imposible realizar ajustes del tráfico de pasajeros por no depender de las partes, resultando únicamente factible su estimación, la cual en este caso se efectuó conforme los mejores pronósticos posibles. Asimismo, indicaron que tampoco es dable ajustar la calidad del servicio.

Por todo ello, se concluyó que, desde la perspectiva del usuario, se vislumbra como la mejor alternativa el mayor ajuste de plazo con la menor tarifa y la mayor capacidad posible para el cumplimiento de las inversiones necesarias.

Entonces, se señaló que, en ese interés del usuario aeroportuario, debería priorizarse la menor tarifa posible y la mayor capacidad posible para el cumplimiento de las inversiones necesarias, indicando que un plazo menor exigiría más tarifa o menos inversión, opciones que se descartaron por ser contrarias a los usuarios aeroportuarios.

Por otro lado, se analizó lo prescripto por el Artículo 5.2 del Contrato de Concesión respecto de la exclusividad, entendiendo el ORSNA que resulta pertinente desde el punto de vista técnico el mantenimiento de la misma durante todo el plazo de prórroga, esto es, desde el año 2028 hasta el año 2038.

Principalmente, se indicó que la exclusividad en la administración y funcionamiento del Grupo "A" del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA) es conveniente ya que de existir competencia dentro de dichas terminales aéreas se podría afectar la eficiencia y, ello, conllevaría un notorio encarecimiento del servicio en los aeropuertos de mayor tráfico; repercutiendo de manera negativa en todo el sistema de subsidios cruzados previsto en el marco regulatorio de la actividad.

Ahora bien, el ORSNA señaló también que es conveniente dejar sin efecto las zonas de influencia en el interior del país, no así en el ámbito de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA), integrada por los Aeropuertos de EZEIZA, CABA, SANFERNANDO y PALOMAR, resultando conveniente, también, mantener la exclusividad en las zonas de influencia de todo el territorio nacional para la actividad de depósitos fiscales aeroportuarios.

Asimismo, indicó el Ente Regulador que, sin embargo, resulta conveniente, en cambio, excluir de la exclusividad y del área de influencia *-para la realización de proyectos de nueva infraestructura aeroportuaria en el Río de la Plata, impulsada por el Sector Público Nacional-*, cuando por sus características no puedan ser financiadas por el Concesionario.

Por su parte, el ORSNA manifestó que resulta menester el mantenimiento de la participación del Estado Nacional en el capital ordinario de AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 SOCIEDAD ANÓNIMA (AA2000 S.A.), correspondiente al 15%, manteniéndose la intangibilidad de las acciones mencionadas.

En este razonamiento, también se señaló que, respecto a lo planteado por el Concesionario, no se justifica compensación alguna por las acciones aludidas, debiendo mantenerse los derechos accionarios del Estado hasta la extinción de la Concesión.

El 10 de septiembre de 2020, continuaron las conversaciones mantenidas entre las autoridades de este Organismo Regulador, acompañadas por sus áreas técnicas competentes, y representantes de AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 SOCIEDAD ANÓNIMA (AA2000 S.A.) donde se procedió a analizar e indicar distintos parámetros técnicos respecto de la procedencia de la prórroga del Contrato de Concesión para la explotación, administración y funcionamiento del Grupo "A" de Aeropuertos del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA) (IF-2020-73634166-APN-USG#ORSNA).

En línea con ello, y de acuerdo a lo que emerge de las anteriores Actas hasta aquí suscriptas, considerando, por cierto, la necesaria concreción de inversiones como parte del desarrollo estratégico en el marco de la Pandemia (COVID-19), el ORSNA indicó que *-sin perjuicio de dejarse aclarado que la decisión dependería de la autorización del Estado Concedente-* se volvía a considerar el flujo contenido en la RESOL-2019-92-APN-ORSNA#MTR, habiéndose realizado actualizaciones de acuerdo con los datos denunciados por AA2000 S.A., los cuales surgen de los Informes Regulatorios de la empresa, hasta el primer semestre de 2020, realizándose proyecciones y estimaciones propias en línea con las prácticas habituales en la materia y hasta el plazo máximo previsto por el Contrato de Concesión.

Por otra parte, y teniendo en cuenta la posibilidad de generación de emprendimientos futuros de origen no aeronáuticos, vinculados principalmente al mayor número de pasajeros y al desarrollo de la nueva corriente de inversiones previstas y detalladas en las Actas previas, se han incluido al modelo conceptual una serie de ingresos cuya probabilidad de ocurrencia dependerá de la estrategia comercial del concesionario en su política de competitividad y productividad para la generación de ingresos mediante nuevos negocios como: plantas de combustible, real estate, desarrollo hotelero y todos aquellos que, por su volumen de importancia, no pueden ser vinculados al resto de los ingresos no aeronáuticos ordinarios de la empresa.

El 30 de septiembre de 2020, las autoridades de este Organismo Regulador, con la asistencia de sus áreas técnicas, mantuvieron otra reunión (IF-2020-73632375-APN-USG#ORSNA) con representantes del Concesionario, donde se acordó que las condiciones técnicas presentadas a lo largo de las distintas reuniones son una condición esencial para la validez de la recomendación de la prórroga de la Concesión.

A su vez, entendieron que el otorgamiento de la prórroga requerida es una decisión discrecional del PODER EJECUTIVO NACIONAL (PEN) por lo que, AA2000 S.A. aceptó, expresamente, que no podrá reclamar resarcimiento o indemnización para el caso de que el Concedente decida no otorgar la prórroga.

El ORSNA manifestó también que a los efectos de lo solicitado corresponde establecer como condición necesaria que el Concesionario desista de todos los reclamos, recursos y demandas entabladas o en curso contra el ESTADO NACIONAL y/o sus entes descentralizados, tanto en sede administrativa, arbitral o judicial en nuestro país, cualquiera sea la causa en que se funden.

Por último, las partes entendieron que los términos plasmados en las distintas reuniones, que se han llevado a cabo respecto de la temática planteada, serán volcados en un documento como resultado de las condiciones técnicas para la procedencia de la recomendación al PEN para el otorgamiento de la Prórroga de la Concesión, suscribiéndose dicho documento, oportunamente, por ambas partes.

Asimismo, cabe considerar que, con la finalidad de proveer un incentivo para la realización de nuevas obras adicionales en el marco de lo previsto por la Cláusula 18° del Acta Acuerdo de Renegociación contractual, aprobada por el Decreto N° 1799/07, el ORSNA podrá autorizar al Concesionario para que pueda celebrar contratos con terceros, por un plazo que exceda la vigencia de la Concesión, en tanto, estos, se encuentren justificados por la magnitud de la inversión y su repago; pudiendo el Concedente y/o quien éste designe, subrogarse en los derechos y obligaciones de AA2000 S.A. a la finalización de la Concesión.

La GERENCIA DE REGULACIÓN ECONÓMICA Y FINANCIERA (GREYF) (Providencia PV-2020-

75976082-APN-GREYF#ORSNA) procedió a analizar en el ámbito de su competencia el impacto de la Pandemia provocada por el COVID-19 en el transporte aerocomercial internacional.

En este sentido, la GREF expresó que *“La OACI, sostiene,...que es posible estimar una reducción del orden del 50% de los asientos ofrecidos a nivel mundial con una reducción de 2.860 millones de pasajeros con impactos sin precedentes para todos los participantes del Mercado de Transporte Aéreo... En el caso de América del Sur puede esperarse para el año 2020 una reducción del orden del 56% a 62% de niveles de asientos ofrecidos y una disminución de los niveles de pasajeros internacionales del 77 a 85 millones. Para el caso del transporte doméstico estos niveles alcanzarían una disminución de 50% al 57% y una disminución de 130 a 147 millones de pasajeros”*.

Posteriormente, agregó el área técnica que *“...en cuanto al futuro, si bien resulta incierto, hay un relativo consenso respecto de los pronósticos sobre el sector. En particular, se tiene una elevada incertidumbre sobre la salida de las restricciones actualmente impuestas, dependiendo fuertemente de las decisiones que se tomen desde los gobiernos y los mercados respecto de la apertura del transporte aéreo doméstico e internacional”*.

La citada GREYF, sobre la base de estudios especializados realizados por los principales organismos del Orbe y relacionados con la aviación internacional, analizó los cálculos en relación con la velocidad de recuperación de la actividad, una vez superada la emergencia sanitaria mundial.

Al respecto, también destacó que *“En el caso de América Latina el mercado doméstico posee una velocidad de recuperación en todos los casos inferiores al resto de las regiones, asociado seguramente a la mayor interrupción relativa del mercado de transporte aéreo. En el caso más optimista se estima en el mes de marzo de 2021 un nivel del 25% por debajo de los registros de 2019, mientras que en la situación más pesimista dicho valor se estima en un 50% por debajo de estos”*.

Posteriormente, el área técnica procedió a analizar el impacto de la Pandemia ocasionada por el COVID-19 en el Contrato de Concesión para la explotación, administración y funcionamiento del Grupo "A" de Aeródromos del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA).

En este sentido, la GREYF, tomando como punto de partida las últimas revisiones tarifarias aprobadas por el ORSNA, señaló que *“En ese marco, a los valores de tasas vigentes no fue posible observar escenarios de recuperación de ingresos y niveles de rentabilidad en línea con las Resoluciones citadas, sin afectar sensiblemente los compromisos de inversión futura. Asimismo, los incrementos de tasas que podrían generar un flujo de ingresos adecuado se encontraban más allá de todo criterio de razonabilidad y competitividad, principios que este Organismo debe atender en función de su normativa de creación”*.

Esta Gerencia, luego de analizar un informe de la ORGANIZACIÓN DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL (OACI) sobre el impacto de la Pandemia en el Transporte Aéreo Mundial, y un informe del Council Aviation Recovery Task Force, señaló que se suman dos efectos claros, al respecto, uno: desde el lado de la imposibilidad para brindar una oferta de vuelos debido a las restricciones que ha impuesto la Pandemia en el Sector y otro: representado, desde más largo plazo, por los impactos en las personas y las empresas que han implicado efectos adversos en estas últimas, en aeropuertos como, así también, en toda la industria aeronáutica en general.

Posteriormente, la GREYF realizó un informe completo desde el punto de vista técnico, ponderando las reuniones en la que esa Gerencia participó con las autoridades del Organismo y con el Concesionario.

Por último, la GERENCIA DE REGULACIÓN ECONÓMICA Y FINANCIERA (GREYF) concluyó su informe señalando que *“...de acuerdo con la solicitud realizada por Aeropuertos Argentina 2000 S.A. y considerando los antecedentes existentes presta conformidad a la recomendación favorable de prórroga de la concesión sin perjuicio del posterior tratamiento y análisis que corresponde al Directorio del ORSNA quien de entenderlo razonable, someterá la decisión a consideración del Poder Ejecutivo Nacional”*.

La GERENCIA DE PLANIFICACIÓN AEROPORTUARIA (GPA) (PV-2020-77484170-APN-GPA#ORSNA) manifestó que transcurridos VEINTIDOS (22) años de la concesión aeroportuaria *“... existen trabajos de trascendencia que es necesario programar en el inmediato y corto plazo, resultantes de la propia dinámica de la actividad que impone la permanente reevaluación de las prioridades, y también dados por el propio uso, en el tiempo, de aquella infraestructura de mayor envergadura que se ejecutara en las primeras etapas de la concesión. En tal sentido y aún en los 13 años que lleva vigente el Acta Acuerdo de Adecuación del Contrato de Concesión aprobada por Decreto N° 1799/07, la actividad ha mutado y ha variado en sus necesidades de infraestructura, lo cual ha ido imponiendo la priorización de ciertas obras por sobre otras, resultando ello en la necesidad de continuar desarrollando y fortaleciendo los aeropuertos del Sistema Nacional”*.

Así también, ponderó esa Gerencia técnica el impacto que tuvieron las circunstancias inéditas generadas por la pandemia COVID-19 y el impacto del mismo en la planificación aeroportuaria, señalando que *“...teniendo en cuenta las circunstancias inéditas generadas por la pandemia COVID-19 es dable considerar que se produzca, en el mediano plazo, una recuperación de la actividad aerocomercial tanto en lo nacional como en el ámbito regional. En este contexto, resultaría oportuno impulsar, con la mayor celeridad posible, la adecuación de la infraestructura aeroportuaria del Grupo A y fundamentalmente de los aeropuertos nodales, que sirven tanto al tráfico de cabotaje como a las conexiones internacionales, de modo de prepararlos no solamente para responder con las mejores prestaciones al aumento de la demanda sino también para constituirse en polos prontamente disponibles, a nivel nacional y latinoamericano, para la interconexión doméstica-regional-internacional, contribuyendo con ello a mejorar la posición argentina en el contexto de alta competitividad de la actividad, propendiendo de tal forma, a una más pronta recuperación e incremento del giro comercial de los aeropuertos concesionados”*.

En función de todo ello, esta Gerencia *“...entendió oportuno que, si el Poder Ejecutivo Nacional hiciera lugar a la prórroga solicitada por el Concesionario, se redefina a partir de su otorgamiento la evolución de las inversiones que el Concesionario deberá realizar. Así, ello permitirá que, contando con un horizonte de dieciocho años, se programe el máximo volumen de inversión en la primera parte de este período de modo tal de anticipar la renovación de la infraestructura de mayor magnitud y contar, por un plazo amplio, con las mejoras que hacen a la capacidad y confort de los aeropuertos”*.

Asimismo, el área técnica destacó que esa *“...readecuación de la curva de inversión permitirá renovar y fortalecer la infraestructura aeroportuaria contribuyendo a una mejora en la competitividad de los*

aeropuertos nodales del país y por ende en los rindes del negocio aeroportuario, en tanto permitiría anticipar la ampliación y mejora de los servicios al pasajero, cubriéndose, asimismo, de manera programática las necesidades funcionales y operativas de los aeropuertos del Sistema Nacional, en materia de infraestructura (...)”..

En virtud de todo ello, concluyó su informe expresando que “...esta GPA presta conformidad, dentro del marco de sus competencias, a lo peticionado por el Concesionario; ello sin perjuicio del posterior tratamiento y análisis que corresponda por parte del Directorio del ORSNA quien en caso de entenderlo razonable, someterá la decisión a consideración del Poder Ejecutivo Nacional”.

Por su parte, la GERENCIA DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA (GOIA) (PV-2020-77846536-APN-GOIA#ORSNA) señaló que “...habiendo tomado conocimiento de las Actas de Reunión incorporadas en el presente Expediente en los números de orden 5 a 12, inclusive, en el ámbito de incumbencia de esta Gerencia de Obras de Infraestructura Aeroportuaria no encuentra observaciones respecto a lo solicitado, sin perjuicio del posterior tratamiento y análisis correspondiente por parte de las restantes áreas técnicas y del Directorio del ORSNA, el que, de entenderlo razonable, someterá la decisión a consideración del Poder Ejecutivo Nacional”.

La GERENCIA DE OPERACIONES Y EXPERIENCIA DEL USUARIO (GOYEU) (PV-2020-78226389-APN-GOYEU#ORSNA) expresó que “...habiéndose analizado las presentaciones efectuadas por el Concesionario, como así también las Actas de las diversas reuniones de trabajo llevadas a cabo en forma conjunta con este Organismo Regulador, como así también los análisis técnicos efectuados por la Gerencia de Regulación Económica y Financiera y la Gerencia de Planificación Aeroportuaria, se informa que en el ámbito de competencia de las cuestiones inherentes a esta Gerencia de Operaciones, no hay observaciones que formular”.

La GERENCIA DE ADMINISTRACIÓN Y PRESUPUESTO (GAYP)(PV-2020-78980444-APN-GAYP#ORSNA) indicó que “En cuanto a ello, y en orden específico de las competencias asignadas a esta Gerencia de Administración y Presupuesto, no hay observaciones que formular; sin perjuicio del posterior tratamiento y análisis que corresponda por parte del Directorio en relación a la cuestión”.

La GERENCIA DE ASUNTOS JURÍDICOS (GAJ) tomó intervención (IF-2020-79876193-APN-GAJ#ORSNA) señalando que es de público y notorio conocimiento que la ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD (OMS) declaró el brote del virus SARS-CoV-2, causante de la enfermedad en humanos denominada COVID-19, como una Pandemia.

La GAJ refirió que la propagación de este evento sanitario ha obligado a la gran mayoría de los Estados a dictar normativa de emergencia y llevar a cabo medidas determinantes para intentar contener el impacto del COVID-19 y evitar un total colapso del sistema de salud.

La misma agregó que, ante la declaración de la ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD de la Pandemia causada por el COVID-19, el PODER EJECUTIVO NACIONAL (PEN) dictó el Decreto 260/2020, ratificado por la Cámara de Senadores del Congreso Nacional, el 13 de mayo de 2020, mediante el cual se amplió la emergencia pública en materia sanitaria prescripta por Ley N° 27.541.

En lo referente a la actividad del transporte aerocomercial regular en la REPÚBLICA ARGENTINA, el Servicio Jurídico mencionó que, mediante la Resolución N° 64, con fecha 18 de marzo del corriente, y emitida por el MINISTERIO DE TRANSPORTE para evitar o retrasar la propagación del virus COVID-19, se prohibió la realización de servicios de transporte aéreo interno.

La GAJ agregó que, por medio de las Resoluciones N° 71, con fecha 20 de marzo del corriente, y N° 73, con fecha 24 de marzo de este año, se dispuso, entre otras cuestiones, prorrogar la suspensión total de los servicios de Transporte Aéreo de cabotaje comercial y de aviación general dispuesta por el Artículo 3° de la Resolución N° 64/20, todas del MINISTERIO DE TRANSPORTE, hasta el 31 de marzo de 2020; estableciendo, a su vez, que la medida quedaría automáticamente prorrogada en caso de que se dispusiera la continuidad del “aislamiento social, preventivo y obligatorio” dispuesto por el Decreto de Necesidad y Urgencia N° 297/20.

Asimismo, el Servicio Jurídico refirió que, complementando dicha medida, por medio de la Resolución ANAC N° 100/20 se reglaron los procedimientos de aprobación excepcional de vuelos para pasajeros, por los cuales se estableció que las empresas de Transporte Aéreo que solicitaran una dispensa a la restricción impuesta para vuelos internacionales y de cabotaje debían cumplimentar los requisitos previstos en los Anexos de la misma.

La GAJ señaló que posteriormente, por medio de la Resolución ANAC N° 102/20, y sus modificatorias (Resoluciones N° 148/20, N° 205/20 y N° 257/20) se aprobó el procedimiento para el otorgamiento de autorizaciones para la realización de vuelos efectuados por las empresas de Transporte Aéreo no regular interno e internacional.

El Servicio Jurídico explicó que según surge de la mencionada normativa, la detención de la actividad aerocomercial regular en la REPÚBLICA ARGENTINA, producto de la pandemia causada por el COVID-19, impactó directamente en la actividad aeroportuaria.

El Servicio Jurídico refirió que en este contexto el Concesionario manifestó que se ha producido una disminución considerable en los ingresos esperados a raíz de este hecho imprevisible e inevitable, señalando, entre otras cuestiones, que la pandemia ha suprimido casi la totalidad de los ingresos de la Concesión, recayendo en un deterioro absoluto del flujo de ingresos de fondos, motivo por el cual se pone en riesgo la normal continuidad de la explotación del Servicio Público Aeroportuario.

La GAJ señaló que en ese marco el Concesionario ha solicitado a este Organismo Regulador el dictado de la recomendación de la prórroga al Poder Ejecutivo Nacional.

El Servicio Jurídico refirió que el Contrato de Concesión para la explotación, administración y funcionamiento del Grupo "A" de Aeropuertos del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA), aprobado por el Decreto N° 163/98, fue suscrito por un plazo inicial de TREINTA (30), contemplando la posibilidad de una prórroga de hasta DIEZ (10) años.

La GAJ agregó que en el punto 5 del referido Contrato, titulado “Plazo de la Concesión”, se acordó, en el 5.1, sobre el “Período Inicial”, sosteniendo que *“El Concedente otorga la concesión para la explotación, administración y funcionamiento del Grupo A de Aeropuertos, por un plazo de treinta (30) años, contados*

a partir de la Entrada en Vigencia”.

El término “Entrada en Vigencia”, señaló el Servicio Jurídico, se encuentra definido en el punto 3.9 como *“Fecha de publicación en el Boletín Oficial del Decreto del Poder Ejecutivo Nacional que aprueba el Contrato”*. La publicación en el Boletín Oficial del Decreto N° 163/98 fue realizada el 13 de febrero de 1998.

La GAJ refirió, también, que se acordó en el punto 5.2 del Contrato que *“El Concedente podrá prorrogar la Concesión, por un plazo máximo de diez (10) años, reservándose el derecho de mantener, modificar o suprimir la exclusividad y siempre que se cumplan las siguientes condiciones: a) Que con una anterioridad no menor a dieciocho (18) meses del vencimiento del Plazo de la Concesión, el Concesionario haya pedido al Concedente la prórroga y el plazo solicitado. b) Que el Poder Ejecutivo Nacional haya otorgado la prórroga solicitada, previa recomendación del ORSNA, indicando el plazo por el cual se la otorga”*.

El Servicio Jurídico destacó que, en el punto 3.19 de las Definiciones establecidas en el Contrato de Concesión, se define “Plazo de Concesión” en los siguientes términos: *“Es el tiempo de vigencia del Contrato, de acuerdo con lo establecido en el numeral 5 del Contrato. El Plazo de la Concesión abarca tanto los treinta (30) años contados desde la fecha de Entrada en Vigencia, que es su plazo original y que como Período Inicial se expresa en el Numeral 5.1 de este Contrato, como su eventual prórroga, en caso de que ésta hubiere sido otorgada, por lo que la expresión “Plazo de la Concesión” debe ser entendido con dicha amplitud en toda oportunidad en que en la documentación licitatoria no se utilice la expresión “plazo original” o “período inicial”, o se especifique su duración de otra manera”*.

En otro orden de ideas, la GAJ destacó que el Acta Acuerdo de Adecuación del Contrato de Concesión, ratificada por el Decreto N° 1799/07, ha contemplado otra de las alternativas de la prórroga que bajo el título “Oferta Pública de Acciones”, en el numeral 26.3, previó: *“Al momento de hacerse efectiva la oferta pública de acciones se podrá prorrogar el plazo de la CONCESION por el término de 10 (DIEZ) años, previa intervención de la Autoridad de Aplicación y autorización del CONCEDENTE conforme la Cláusula V 2 del CONTRATO original”*.

Asimismo, el Servicio Jurídico refirió que en el punto 5 de la Parte Sexta del Acta Acuerdo, bajo el título *“Estipulaciones Contractuales”*, se estableció que *“Los términos y condiciones del CONTRATO DE CONCESION que no hubiesen sido modificados ni se opongan al presente ACTA ACUERDO mantienen su plena vigencia”*.

De esta forma, la GAJ señaló que el marco regulatorio aplicable contempla distintas alternativas fácticas para la procedencia de la prórroga, siendo aplicable al caso bajo análisis lo estipulado en el punto 5.2 del Contrato de Concesión, estableciendo los siguientes requisitos para su procedencia: i) Solicitud del Concesionario al Concedente de la prórroga y el plazo, con antelación no menor de DIECIOCHO (18) meses antes de que finalice la concesión, ii) Recomendación favorable del ORSNA y, iii) Otorgamiento de la prórroga por parte del PODEREJECUTIVO NACIONAL.

En ese marco, el Servicio Jurídico observó que el primer requisito se habría cumplido con la remisión por parte del Concesionario de las notas, tanto al Estado Concedente (del 3 de noviembre de 2020) como, así

también, a este Organismo Regulador (Notas AA2000-DIR-582/20 y AA2000-DIR-691/20).

En este sentido, la GAJ entendió que el pedido señalado resulta conteste con el marco normativo vigente, toda vez que se da en cumplimiento del plazo señalado en el Contrato, esto es, con una antelación mayor de DIECIOCHO (18) meses respecto a la finalización del contrato de concesión, solicitando el Concesionario la prórroga por el plazo de DIEZ (10) años.

Asimismo, el Servicio Jurídico refirió que conforme surge de las actas de reunión, mantenidas entre autoridades, equipos técnicos de este Organismo Regulador y representantes del Concesionario, se puede dilucidar que la oportunidad del pedido se encuentra relacionada con las circunstancias excepcionales de crisis que le tocó atravesar a la Concesión del Grupo "A" de Aeropuertos del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA) donde se encuentra en riesgo el sostenimiento del Servicio Público Aeroportuario debido al fuerte impacto en la actividad que produjo la Pandemia (COVID 19).

En cuanto al segundo requisito para la procedencia de la prórroga *-es decir, la intervención favorable del ORSNA-* la GAJ señaló que el mismo se enmarca en las denominadas potestades discrecionales de la administración.

El Servicio Jurídico indicó que, de las actas de reunión referidas y de los informes técnicos agregados a las actuaciones mencionadas, surge que el evento extraordinario, imprevisible e inevitable, provocado por la Pandemia COVID-19, ha impactado de manera significativa en la actividad de transporte aerocomercial, en la actividad aeroportuaria y en los flujos de fondos del Concesionario.

A su vez, la GAJ agregó que, en dichos documentos técnicos, se ha señalado la existencia de datos que permiten determinar, de manera razonable, impedimentos en la sustentabilidad del Servicio Público Aeroportuario en el Grupo "A" de Aeropuertos del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA), de acuerdo con las especificaciones planteadas en el Acta Acuerdo, ratificada por el Decreto N° 1799/07.

Por lo tanto, el Servicio Jurídico agregó que, tal como lo han señalado las aéreas técnicas, se ha considerado necesario que se tomen medidas tendientes a mantener la sustentabilidad de dicho Grupo de aquel conjunto sistémico de Aeropuertos y restablecer el equilibrio de la ecuación económica financiera que se vio alterada por la crisis provocada por la Pandemia Covid-19.

La GAJ señaló que los informes técnicos referidos señalan que, a los efectos de lograr el equilibrio de la ecuación económico financiera del Contrato de Concesión para la explotación, administración y funcionamiento del Grupo "A" de Aeropuertos del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA), el ajuste se podría realizar en tres variables: inversiones, tarifas o plazo.

El Servicio Jurídico destacó el informe elaborado por la GERENCIA DE REGULACIÓN ECONÓMICA Y FINANCIERA (GREYF) donde, ésta, expresa que *"...En el marco de las consideraciones expuestas fue posible apreciar cómo la Pandemia ha impactado de manera significativa en los flujos de fondos del Concesionario, y en el normal desarrollo de la actividad aeroportuaria...En ese marco, a los valores de tasas vigentes no fue posible observar escenarios de recuperación de ingresos y niveles de rentabilidad en línea con las Resoluciones citadas, sin afectar sensiblemente los compromisos de inversión futura. Asimismo, los incrementos de tasas que podrían generar un flujo de ingresos adecuado se encontraban*

más allá de todo criterio de razonabilidad y competitividad, principios que este Organismo debe atender en función de su normativa de creación”.

Asimismo, la GAJ consideró lo manifestado por la GREYF cuando declara que *“...se advierte que en las condiciones actuales sería necesario un incremento de no menos del 225% en los valores de la Tasa de Uso Internacional a los fines de volver a los equilibrios previstos en la Revisión Ordinaria correspondiente al año 2017, llegando dicha Tasa a un monto (US\$ 166) que se aleja claramente de requisitos de competitividad, como así también de cualquier tipo de comparación regional o internacional”.*

Por otro lado, el Servicio Jurídico manifestó que, tal como correctamente se señaló, es función de este Organismo Regulador velar, en todo momento, por el interés del usuario aeroportuario y en este sentido se procura el sostenimiento del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA), priorizando la menor tarifa posible, la mayor capacidad y la mejor y más segura infraestructura posible, y estos objetivos se cumplirían con el otorgamiento de la prórroga solicitada como fue considerado, en las actas de reuniones, por los equipos técnicos.

Por lo tanto, a criterio del Servicio Jurídico, la recomendación para la prórroga del plazo inicial de la Concesión surge, en primer lugar, ajustada al marco normativo vigente y, a su vez, como opción razonable y debidamente motivada.

Asimismo, la GAJ recordó que el dictado de la recomendación requerida al ORSNA se enmarca dentro de los principios ordenadores de gestión que posee este Organismo Regulador, de acuerdo a lo dispuesto por el Artículo 14.3 del Decreto N° 375/97, respecto de *“Propender a la obtención de la infraestructura aeroportuaria adecuada para satisfacer las necesidades de la actividad aeronáutica y asegurar su eficiente explotación”.*

En igual sentido, el Servicio Jurídico destacó que, de acuerdo con lo dispuesto por el Artículo 17.14 del Decreto N° 375/97, es función de este Organismo Regulador *“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...”.*

De esta forma, la GAJ señaló que la recomendación de la prórroga requerida, conforme el análisis realizado por las aéreas técnicas, luce como el mecanismo de intervención menos gravosa para los usuarios y, a su vez, como un mecanismo eficaz para el sostenimiento del Servicio Público Aeroportuario.

Por otra parte, el Área Técnica destacó que, desde el punto de vista jurídico, y sobre la base de los antecedentes analizados, la recomendación de la prórroga se presentaría como un acto preparatorio discrecional y razonable, así como la medida adecuada para lograr los fines planteados, ponderando principalmente la realización de acciones que permitan tutelar y proteger los derechos de los usuarios aeroportuarios, no generándose ninguna desventaja al respecto, toda vez que la posibilidad de prórroga ha sido un mecanismo acordado por las partes, oportunamente, y que dejaron en el Contrato de Concesión, supeditado a la discrecionalidad del Estado Concedente.

A su vez, acerca del plazo por el cual se recomendaría la prórroga y lo relativo al alcance de la exclusividad, la GAJ señaló que resulta necesario recordar lo plasmado en el Contrato de Concesión para la explotación, administración y funcionamiento del Grupo "A" de Terminales Aéreas del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA) en el Numeral 5.2 donde se establece que “...*El Concedente podrá prorrogar la Concesión, por un plazo máximo de diez (10) años, reservándose el derecho de mantener, modificar o suprimir la exclusividad...*”.

Asimismo, el Servicio Jurídico señaló que los expertos técnicos, que oportunamente analizaron las proyecciones, consideraron que “*Un plazo menor exige más tarifa o menos inversión, opciones que se descartan por ser contrarias a los intereses del Usuario Aeroportuario*”, sin perjuicio de ello, el plazo de DIEZ (10) años que se requiere y es sugerido por las aéreas técnicas, contados a partir de la finalización del plazo inicial, se presenta acorde a derecho, toda vez que se adapta a lo acordado por las partes en el Contrato de Concesión para la explotación, administración y funcionamiento del Grupo "A" de Aeropuertos del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA), aprobado por el Decreto N° 163/98 y modificado por el Acta Acuerdo de Adecuación del Contrato de Concesión, ratificada por el Decreto N° 1799/07.

Por otro lado, la GAJ agregó que las aéreas con competencia específica del ORSNA consideraron que el mantenimiento de la exclusividad durante todo el plazo de prórroga, esto es, desde el año 2028 hasta el año 2038, es el conveniente ya que, de existir competencia dentro de dichos aeropuertos, podría afectar la eficiencia y conllevaría a un notorio encarecimiento del Servicio Aeroportuario en los Aeródromos de mayor tráfico, repercutiendo de manera negativa en todo el sistema de subsidios cruzados previstos en el marco regulatorio de la actividad.

La GERENCIA DE ASUNTOS JURÍDICOS (GAJ) señaló, también, que el mantenimiento de la exclusividad en la prórroga se encuentra fundada desde el punto de vista técnico y surge dentro del marco de la legalidad y de su correlato contractual, tal como se señaló en el punto 5.2 del Contrato de Concesión para la explotación, administración y funcionamiento del Grupo "A" de Aeropuertos del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA), destacando que las áreas técnicas del Organismo Regulador han analizado la procedencia y el alcance de la exclusividad en el Acta de Reunión, suscripta el día 27 de agosto del corriente.

Por último, el Servicio Jurídico destacó que, en el Acta de Reunión del día 30 de septiembre de este año, se consideró que los términos plasmados en los anteriores encuentros, llevados a cabo hasta ese momento, serían volcados en un documento como resultado de las condiciones técnicas para la procedencia de la recomendación de la Prórroga de la Concesión al PODER EJECUTIVO NACIONAL (PEN), debiendo las mismas ser suscriptas, oportunamente, por ambas partes.

Por todo lo expuesto, ese Servicio Jurídico opina que no existen objeciones jurídicas que oponer a la recomendación de la Prórroga del Contrato de Concesión para la explotación, administración y funcionamiento del Grupo "A" de Aeropuertos del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA), acompañando proyectos de Resolución ORSNA, de Condiciones Técnicas para la prórroga y de Decreto para ser elevado al PODER EJECUTIVO NACIONAL (PEN), en caso de que el Directorio de este Organismo Regulador así lo considere.

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

- 1.- Brindar recomendación favorable al PODER EJECUTIVO NACIONAL (PEN) para la propuesta de Prórroga del plazo de Concesión para la explotación, administración y funcionamiento del Grupo "A" de Aeropuertos del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA), por el término de DIEZ (10) años, manteniendo la exclusividad acordada, oportunamente, en el Contrato de Concesión, aprobado por el Decreto N° 163/98 y por el Decreto N° 1799/07, en los términos de las Condiciones Técnicas para la Prórroga que se han establecido (IF-2020-82836460-APN-USG#ORSNA).
- 2.- Elevar el proyecto de Decreto de Prórroga correspondiente al PODER EJECUTIVO NACIONAL (PEN).
- 3.- Autorizar al Sr. Presidente y al Sr. Vicepresidente del Directorio a suscribir el acto administrativo correspondiente y las CONDICIONES TÉCNICAS PARA LA PRÓRROGA.

A las 10: 25 horas, y no siendo para más, se da por finalizada la reunión.