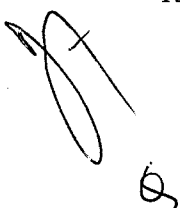


ACTA N° 14/2015 DE REUNIÓN ABIERTA DE DIRECTORIO DEL ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA).

El día 9 de diciembre de 2015, siendo las 9:00 hs, se reúne en Reunión Abierta en los términos del Anexo VIII del Decreto N° 1.172/03, en su Sede de Av. Corrientes N° 441 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, Dr. Gustavo Andrés LIPOVICH y de la Sra. Vicepresidenta del Directorio, Dra. Mariana Inés GAGLIARDI. 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. Expediente 356/15 - Equipamiento Informático en Condición de Rezago.
2. Expediente 221/11 - Equipamiento Informático en Condición de Desuso y/o Rezago.
3. Expediente N° 512/12 - Servicio de Comedor para el personal del ORGANISMO REGULADOR DEL SERVICIO NACIONAL AEROPORTUARIO (ORSNA).
4. Expediente N° 662/15 - Adquisición de Teléfonos Celulares con abono asociado para líneas del ORSNA - 2015.
5. Expediente N° 848/13 - Procedimiento de Resolución de Controversias – Resolución 100/13.
6. Expediente N° 253/10 - Reglamento Operativo del FIDEICOMISO de FORTALECIMIENTO del SISTEMA NACIONAL AEROPORTUARIO (SNA).
7. Expediente N° 661/15 - Incorporación al SISTEMA NACIONAL AEROPORTUARIO (SNA) del Aeropuerto "JALIL HAMER", de la Ciudad de PERITO MORENO, PROVINCIA DE SANTA CRUZ.
8. Expediente N° 865/15 - Equipamiento Mobiliario en Condición de Desuso y/o Rezago.
9. Expediente N° 272/13 - Seguimiento de Cesión de Espacios para Sedes Aeroportuarias del Organismo de Regulación del Sistema Nacional Aeroportuario (ORSNA).
10. Expediente N° 533/15 - Presentación efectuada por AA2000 S.A. respecto de los alcances de la Resolución 918/14.
11. Expediente N° 338/09 - Revisión Tarifaria respecto de Tasas en el Aeropuerto Internacional "ALMIRANTE MARCOS A. ZAR", de la Ciudad de TRELEW, PROVINCIA DEL CHUBUT.
12. Expediente N° 113/13 - Revisión Tarifaria respecto de Tasas en el Aeropuerto Internacional "COMANDANTE ESPORA", de la Ciudad de BAHÍA BLANCA, PROVINCIA DE BUENOS AIRES
13. Expediente N° 127/06 - Convenio Marco entre la FUERZA AÉREA ARGENTINA y el ORGANISMO REGULADOR DEL SERVICIO NACIONAL AEROPORTUARIO (ORSNA).



Punto 1 – El Directorio del ORSNA manifiesta que el presente punto del Orden del Día no va a ser objeto de tratamiento por parte del Directorio.

Punto 2 – El Señor Secretario General somete a consideración e informa sobre el Expediente N° 221/11 por el que tramita la declaración en desuso y rezago de los bienes relevados por el DEPARTAMENTO DE SISTEMAS Y TECNOLOGÍA INFORMÁTICA (DSTI).

El DEPARTAMENTO DE SISTEMAS Y TECNOLOGÍA INFORMÁTICA (DSTI) (Providencia DSTI N° 12/14) informa respecto del estado del equipamiento que se encuentra en el depósito del ORSNA encontrándose fuera de servicio, inutilizable y aquellos que por su deterioro su recuperación no es conveniente financieramente, ocupando un espacio físico necesario para el Organismo, solicitando se declare en desuso o rezago.

La GERENCIA DE ADMINISTRACIÓN Y PRESUPUESTO (GAP) (Providencia GAP N° 238/14) informa que los referidos bienes se encuentran totalmente amortizados.

El DSTI (Providencia DSTI N° 56/14) señala que ese Departamento ha generado un reacondicionamiento de los puestos operativos en materia de hardware con la intención de proveer equipamiento calificado y de última tecnología para un mejor desarrollo de las actividades diarias.

Destaca el área técnica que como resultado de dicho relevamiento cada año se registra un incremento con relación al equipamiento que actualmente se encuentra en depósito, señalando que una parte importante del material en cuestión cuenta con funcionalidades básicas que no alcanzan a cubrir las necesidades actuales de los agentes y ocupando espacio físico del Organismo, razón por la cual se propicia declararlos en desuso o Rezago del equipamiento informático.

Al tomar intervención el Servicio Jurídico (Dictamen GAJ N° 126/14) señala que el 375/97 creó el ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA) confiriendo al mismo autarquía y plena capacidad jurídica para actuar en los ámbitos del derecho público y privado, disponiendo que su patrimonio estaría constituido por los bienes que se le transfieran y por los que adquiera en el futuro por cualquier título (Artículo 14 y 16).

Expresa la GERENCIA DE ASUNTOS JURÍDICOS (GAJ) que el Artículo 52 de la Ley de Contabilidad Decreto Ley 23354/56, en su Capítulo V-Gestión de los Bienes del Estado-, establece que cada jurisdicción tendrá a su cargo la administración de los bienes muebles y semovientes asignados a los servicios de su dependencia, determinando en su reglamentación los principios básicos a los que la misma debe sujetarse, pudiendo procederse a su baja con fundamento en el normal uso que se ha hecho de éstos y con la intervención de los servicios técnicos respectivos.

El Servicio Jurídico sostiene que en igual sentido, el Artículo 53 establece que en caso que dichos materiales estuvieran en situación de desuso o rezago, dicha condición deberá ser declarada por los Jefes de los Servicios Administrativos de cada jurisdicción y/ o sus reemplazantes naturales, constituyendo bienes en desuso aquellos que ha dejado de tener utilidad para el destino para el cual fueron adquiridos y declarando los bienes en Rezago a aquellos bienes que por su deterioro físico sea

inconveniente financieramente, procediendo a dar de baja del Inventario final del ORSNA.

El Servicio Jurídico explica que los bienes en desuso son aquellos que se encuentran fuera de uso y que han dejado de tener utilidad en el destino para el cual fueron adquiridos, a diferencia del rezago que son los bienes inutilizable por su deterioro.

Aclara la GAJ que es competencia del titular de cada repartición, previo los trámites legales correspondientes, declarar en desuso el equipamiento disponible en el Área requirente para darles disposición final en el Inventario del Organismo y poner a disposición de futuras donaciones y declarar en Rezago aquellos bienes arbitrando las acciones que estime menester para su disposición final o reciclado.

Por lo que la GAJ concluye su dictamen manifestándole que no tiene observaciones jurídicas que formular.

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

1. Declarar en desuso y rezago los bienes cuyo detalle surge del Anexo I, que forma parte de la presente acta.
2. Instruir a la GERENCIA DE ADMINISTRACIÓN Y PRESUPUESTO (GAP) para que respecto a los bienes detallados en el punto 2º proceda a darlos de baja en el inventario de Organismo, arbitrando a estos efectos las previsiones y/o acciones que estime menester para su disposición final o reciclado.
3. Instruir a la GERENCIA DE ADMINISTRACIÓN Y PRESUPUESTO para que respecto a los bienes detallados en el punto 1 arbitre las acciones tendientes a efectuar donaciones y/o transferencias sin cargo.
4. Autorizar al Sr. Presidente del Directorio a suscribir el acto administrativo pertinente.

Punto 3 – El Sr. Secretario General somete a consideración del Directorio e informa sobre el Expediente N° 512/12, por el que tramita la ampliación de la Orden de Compra Abierta N° 9/13 emitida a favor de la firma EDENRED ARGENTINA SOCIEDAD ANÓNIMA, por un TREINTA Y CINCO POR CIENTO (35%), lo que arroja un monto total de PESOS DOS MILLONES TRESCIENTOS DIEZ MIL (\$ 2.310.000), IVA incluido.

El DEPARTAMENTO DE RELACIONES LABORALES (Providencia DRL N° 397/15) informa que es necesario proceder a la ampliación de todos sus renglones hasta un TREINTA Y CINCO POR CIENTO (35%) de la Licitación Pública N° 3/12 destinada al Servicio Comercial de Pago a Través de un Sistema de Carga de Saldos en Tarjetas Magnéticas para brindar al personal del ORSNA el Servicio de Comedor durante la jornada laboral, toda vez que resulta necesario contar con el Servicio hasta que se adjudique el nuevo procedimiento Licitatorio.

En virtud de ello, el ORSNA le requiere a la firma proveedora del Servicio EDENRED ARGENTINA S.A. que exprese su conformidad respecto a la ampliación de la Orden de Compra en idénticas condiciones y precios unitarios adjudicados, según lo establecido en el artículo 124 del Reglamento aprobado por el Decreto N° 893/12.

La empresa EDENRED ARGENTINA S.A por Nota de fecha 26 de noviembre acepta ampliar la Orden de Compra N° 9/13 en el porcentaje y monto propiciado.



La GERENCIA DE ADMINISTRACIÓN Y PRESUPUESTO (Providencia GAP N° 900/15) informa que existe crédito presupuestario para afrontar el gasto que demande la presente medida.

Al tomar intervención, la GERENCIA DE ASUNTOS JURÍDICOS (Dictamen GAJ N° 234/15), señala que se ha cumplido con los requisitos exigidos por la normativa vigente para proceder a la ampliación de la Orden de Compra, conforme lo indica el artículo 12 del "Régimen de Contrataciones de la Administración Nacional" aprobado por el Decreto N° 1023/01 que prevé la facultad de la Administración de ampliar los términos de la Contratación, estableciendo el citado artículo que "La autoridad administrativa tendrá las facultades y obligaciones establecidas en este régimen, sin perjuicio de las que estuvieren previstas en la legislación específica, en sus reglamentos, en los pliegos de bases y condiciones, o en la restante documentación contractual".

Por otra parte, la GAJ menciona que el artículo 124 inc a) punto 1 del Reglamento aprobado por Decreto N° 893/12 estipula que el aumento o la disminución del monto total del contrato será una facultad unilateral del Organismo contratante hasta el límite del VEINTE POR CIENTO (20%) y cuando resulte imprescindible para el Organismo contratante podrá excederse de ese porcentaje, pero en ningún caso las ampliaciones o disminuciones pueden exceder del TREINTA Y CINCO POR CIENTO (35%) del monto total del contrato.

Finalmente, la GAJ manifiesta que no tiene observaciones legales que formular respecto al procedimiento llevado a cabo con el pedido de ampliación.

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

1. Autorizar la ampliación de todos los Renglones de la Orden de Compra Abierta N° 9/13 emitida a favor de la firma EDENRED ARGENTINA SOCIEDAD ANÓNIMA, por un TREINTA Y CINCO POR CIENTO (35%), lo que arroja un monto total de PESOS DOS MILLONES TRESCIENTOS DIEZ MIL (\$ 2.310.000), IVA incluido, en el presente punto.
2. Instruir a la GERENCIA DE ADMINISTRACIÓN Y PRESUPUESTO al libramiento de la pertinente Orden de Compra Abierta y a emitir las correspondientes Solicitudes de Provisión.
3. Instruir a la COMISIÓN DE RECEPCIÓN DE BIENES Y SERVICIOS para que proceda a la recepción de los servicios contratados.
4. Determinar que el presente gasto será atendido con los créditos correspondientes al Programa 16, Inciso 3, Partida Principal 5, Partida Parcial 9e Inciso 3, Partida Principal 4, Partida Parcial 6, para los años 2015 y 2016.
5. Autorizar al Sr. Presidente del Directorio a autorizar el acto administrativo pertinente.

Punto 4 - El Señor Secretario General somete a consideración e informa sobre el Expediente N° 662/15 por el que tramita la Licitación Privada N° 2/15 destinada a la Adquisición de Teléfonos Celulares con Abono asociado para la Líneas del ORSNA" por un gasto estimado en la suma de PESOS CUATROCIENTOS SESENTA Y TRES MIL SETENTA Y CINCO CON VEINTE CENTAVOS (\$463.075,20.-), IVA incluido.

Cabe recordar que por Resolución ORSNA N°135/15 se autorizó el referido llamado, aprobándose los pliegos que rigen la licitación en cuestión.



Presentaron ofertas las firmas: HOGARSTYLE S.A., TELEFÓNICA MÓVILES ARGENTINA S.A., AMX ARGENTINA S.A. y TELECOM PERSONAL S.A..

El día 22 de octubre del corriente se realizó el Acto de Apertura de Ofertas, labrándose el Acta pertinente, quedando las actuaciones a disposición de los oferentes durante DOS (2) días a fin que los mismos formularan las observaciones que consideraren pertinentes.

Cabe destacar que vencido el plazo mencionado, los oferentes no formularon observaciones a las propuestas presentadas.

Al tomar intervención la COMISIÓN EVALUADORA DE OFERTAS (CEO) (Dictamen CEO N° 5/15) señaló que la oferta presentada por la firma HOGARSTYLE S.A. no se ajusta a lo solicitado en el Pliego de Bases y Condiciones Particulares y Especificaciones Técnicas, al no cotizar ambos renglones, razón por la cual la oferta resulta inadmisibile.

Asimismo, la CEO expresó que la oferta presentada por la firma TELEFÓNICA MÓVILES ARGENTINA S.A. para el Renglón N° 1 (Oferta Base y Alternativa) no se ajusta a lo establecido en el Pliego de Bases y Condiciones Particulares y Especificaciones Técnicas ya que el equipo ofrecido no cuenta con el conector MHL oportunamente requerido, razón por la cual la misma resulta inadmisibile, mientras que para el Renglón N° 2 (Oferta Base y Alternativa) se ajusta a lo establecido en los Pliegos licitatorios.

Con relación a la oferta presentada por la firma AMX ARGENTINA S.A. para el Renglón N° 1 Oferta Base y Oferta Alternativa, la CEO destaca que la misma no se ajusta a lo requerido en los Pliegos que rige la licitación; mientras que para el Renglón N° 2 la oferta se ajusta a lo solicitado en los Pliego licitatorios.

La CEO manifiesta que la oferta presentada por la firma TELECOM PERSONAL S.A., para el Renglón N° 1 Oferta Base y Ofertas Alternativa N° 1 y N° 2, las mismas se ajustan a lo requerido en los Pliegos licitatorios, mientras que para el Renglón N° 2 la oferta se ajusta a lo exigido en dichos instrumentos.

Destaca la CEO que a los efectos de determinar la admisibilidad de las ofertas se tuvo en cuenta el cumplimiento estricto de la totalidad de los requisitos exigidos por el Decreto N° 893/12 y de lo establecido en el Pliego de Bases y Condiciones Particulares y Especificaciones Técnicas.

La CEO manifiesta que las ofertas presentadas por TELECOM PERSONAL S.A., Ofertas Alternativas N° 1 y N° 2 si bien dan cumplimiento a los requerimientos técnicos del pliego, deben ser desestimados por inconvenientes en razón que superan en más de un VEINTE POR CIENTO (20%) el presupuesto oficial de la presente contratación en cada uno de los citados renglones.

Consecuentemente la CEO considera como única oferta elegible la presentada por la firma TELECOM PERSONAL S.A. Oferta Base.

La GERENCIA DE ADMINISTRACIÓN Y PRESUPUESTO (GAP) (Providencia GAP N° 889/15) informó que existe crédito presupuestario para afrontar el gasto que demande la licitación en cuestión.

Al tomar intervención el Servicio Jurídico (Dictamen GAJ N° 238/15) señala que no tiene objeciones que formular a la adjudicación propiciada por la CEO.

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

1. Aprobar el trámite llevado a cabo en la Licitación Privada N° 2/15.

2. Declarar inadmisibles las ofertas presentadas por las firmas HOGARSTYLE S.A., TELEFÓNICA MÓVILES ARGENTINA S.A. Base y Alternativa, AMX ARGENTINA S.A. en virtud de las razones expuestas.
3. Declarar inconvenientes las ofertas presentadas por TELECOM PERSONAL S.A. Ofertas Alternativas N° 1 y N° 2, en virtud de las razones expuestas.
4. Adjudicar la Licitación Privada N° 2/15 a la firma TELECOM PERSONAL S.A. Oferta Base para el Renglón N° 1 por un precio unitario de PESOS CINCO MIL OCHOCIENTOS DIECINUEVE CON 62/100 (\$ 5.819,62) lo que hace un total para el renglón de PESOS DOSCIENTOS TRES MIL SEISCIENTOS OCHENTA Y SEIS CON SETENTA CENTAVOS (\$ 203.686,70); y para el Renglón N° 2 por un precio unitario de PESOS SIETE MIL NOVECIENTOS VEINTIOCHO CON NOVENTA CENTAVOS (\$7.928,90) lo que hace un total para el renglón de PESOS CIENTO NOVENTA MIL DOSCIENTOS NOVENTA Y TRES CON SESENTA CENTAVOS (\$ 190.293,60), resultando la suma total de PESOS TRESCIENTOS NOVENTA Y TRES MIL NOVECIENTOS OCHENTA CON TREINTA CENTAVOS (\$ 393.980,30), IMPUESTO AL VALOR AGREGADO (IVA) incluido.
5. Autorizar a la GERENCIA DE ADMINISTRACIÓN Y PRESUPUESTO al libramiento de la pertinente Orden de Compra.
6. Instruir a la COMISIÓN DE RECEPCIÓN DE BIENES Y SERVICIOS para que proceda a la recepción de los servicios contratados.
7. Determinar que el gasto que demande la presente Licitación será atendido con los créditos correspondientes al Programa 16, Inciso 4, Partida Principal 3, Partida Parcial 4, por la suma de PESOS DOSCIENTOS TRES MIL SEISCIENTOS OCHENTA Y SEIS CON SETENTA CENTAVOS (\$ 203.686,70) y para el Inciso 3, Partida Principal 1, Partida Parcial 4, por la suma de PESOS CIENTO NOVENTA MIL DOSCIENTOS NOVENTA Y TRES CON SESENTA CENTAVOS (\$ 190.293,60) para los años 2016 y 2017.
8. Autorizar al Sr. Presidente del Directorio a suscribir el acto administrativo pertinente.

Punto 5 – El Señor Secretario General somete a consideración e informa sobre el Expediente N° 848/13 por el que tramita la presentación de AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. (nota AA2000-DIR-1201/13) de fecha 4 de diciembre de 2013, por la cual solicitó la apertura del "Procedimiento para la Sustanciación de las Controversias que se Planteen ante el ORSNA", aprobado por Resolución ORSNA N° 100/13, para resolver el reclamo presentado por la empresa de transporte aerocomercial LAN ARGENTINA S.A. respecto del uso de posiciones de estacionamiento en la plataforma comercial con acceso a pasarelas telescópicas, en los aeropuertos del Grupo "A" de Aeropuertos del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA).

Cabe señalar que el Concesionario acompañó documentación relativa al intercambio epistolar que sostuvo con la empresa de transporte aerocomercial, respecto al reclamo de las referidas posiciones de estacionamiento en la plataforma comercial en los aeropuertos del Grupo "A" de Aeropuertos del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA).

La empresa LAN ARGENTINA S.A., en su presentación ante el Concesionario expresó que: "El uso de las mangas redundará en beneficio de los pasajeros, que son los

destinatarios del servicio y quienes, a través del pago de la Tasa de Uso de Aeroestación (TUA), sostienen el servicio del cual arbitrariamente ven privados su acceso", manifestando que: "Cabe reiterar que el régimen instituido normativamente para la distribución de la infraestructura aeroportuaria obliga a la Concesionaria a asignar posiciones provistas de pasarelas telescópicas a LAN de modo proporcional y equitativo, por cuanto garantiza, mediante criterios objetivos su aprovechamiento, en cumplimiento de principios de igualdad, libre acceso y no discriminación".

En otra de sus presentaciones dirigidas a AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A., la empresa de transporte aerocomercial agregó, en relación a la propuesta de dilucidar el planteo mediante la apertura de un procedimiento de substanciación de controversias en la órbita del Organismo Regulador, que: "El ORSNA ha desestimado en forma infundada y arbitraria peticiones de LAN tendientes a que se asegure un trato igualitario y sin discriminaciones en el uso de las pasarelas telescópicas, todo trámite que se lleve adelante ante dicho organismo resultará un dispendio inútil de actividad administrativa".

En fecha 17 de diciembre de 2013, la GERENCIA DE ASUNTOS JURÍDICOS (GAJ) (Dictamen GAJ N° 191/13) declaró habilitada la instancia del "PROCEDIMIENTO PARA LA SUBSTANCIACIÓN DE LAS CONTROVERSIAS QUE SE PLANTEEN ANTE EL ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA)" aprobado por la Resolución ORSNA N° 100/13, designándose al agente a cargo del procedimiento (Artículo 7).

En fecha 20 de diciembre de 2013, AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. amplía los fundamentos de hecho y de derecho para el presente procedimiento de controversias, expresando que ante la requisitoria de la empresa de transporte aerocomercial de acceder a determinadas posiciones de estacionamiento en la plataforma, la misma carecía de "fundamentación fáctica, lógica y jurídica... toda vez que este Concesionario solamente se limita a cumplir con lo dispuesto en la Resolución ORSNA N° 79/10 y toda la normativa que regula lo atinente al tópico que constituye el objeto de su infundada pretensión" y agregando que: "Las características del conflicto suscitado entre AA2000 y LAN, en tanto esta última esgrime pretensiones y alega un supuesto carácter discriminatorio por parte de AA2000, cuando éste último no hace sino cumplir con sus obligaciones contractuales y con las normas y directivas del ORSNA...".

La empresa AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. fundamentó su posición en lo dispuesto oportunamente por el ORSNA en la Resolución N° 79/10, por medio de la cual se instruyó a dar: "...prioridad en la asignación de posición de estacionamiento servidas por pasarelas de embarque/desembarque a las empresas designadas por la Ley Nacional de Política Aerocomercial y por la Ley N° 26.466 y sus normas modificatorias y concordantes" (Artículo 2° de la citada Resolución).

En su presentación, el Concesionario también informó acerca de otro conflicto con la empresa LAN ARGENTINA S.A. referido a la asignación de mostradores para atención al público en el Aeroparque "JORGE NEWBERY" de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, acompañando la documentación que acredita tal extremo.

Asimismo, AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. acompañó a su presentación una serie de documentos que ilustran sobre el intercambio de notas entre

g  
9

dicho concesionario y la empresa de transporte aerocomercial en forma previa a la presente instancia procedimental.

La empresa de transporte aerocomercial expresó que "...desde el 23 de diciembre de 2010 LAN Argentina S.A. reclama ante el ORSNA, AA2000 y otros organismos gubernamentales por la Resolución ORSNA N° 79/2010 y su aplicación irregular por parte de AA2000. En dicho sentido, se formuló un reclamo administrativo en los términos del artículo 24, inc. a) de la Ley de Procedimientos Administrativos N° 19549 y su Decreto reglamentario N° 1759/72 a fin de que se deje sin efecto aquella Resolución ORSNA N° 79/2010. Por ello, el presente procedimiento, iniciado a instancias del concesionario AA2000 no implica de modo alguno consentir la validez de la Resolución ORSNA N° 79/2010, cuya legalidad se encuentra cuestionada y pendiente de resolución del ORSNA" y que "LAN Argentina S.A. recibe un tratamiento ilegal y discriminatorio por parte del Concesionario AA2000, que repercute en el servicio a sus pasajeros, pues se niega el acceso a dicha infraestructura aeroportuaria en condiciones de igualdad y proporcionalidad, principalmente en el Aeroparque Jorge Newbery, como así también en el resto de los aeropuertos del SNA".

Luego añadió que: "El tratamiento inequitativo se ha visto (sic) agravado aún más cuando, a partir del 27 de marzo del 2013, el concesionario AA2000 ha negado sistemáticamente el acceso a las mangas del Aeroparque Jorge Newbery a LAN Argentina S.A., así como a su aerolínea vinculada LAN Airlines S.A., mientras que en el resto del SNA, el acceso a mangas se ha mantenido en forma irregular, pues se asignan o no, en forma errática, sin que se siga un procedimiento formal o criterio objetivo de asignación".

Sobre la cuestión planteada con la empresa Concesionaria, la empresa LAN ARGENTINA S.A. sostuvo en su presentación que: "...se ha reclamado en reiteradas oportunidades a AA2000 y al propio ORSNA sobre esta situación ilegal, arbitraria, y discriminatoria. El Concesionario ha manifestado falazmente que "se limita a cumplir con lo dispuesto en la Resolución ORSNA N° 79/10 y a toda la normativa que regula lo atinente al tópico que constituye el objeto de su infundada pretensión" (sic). Esta manifestación carece de toda fundamentación, pues no solamente ha negado a esta empresa el acceso a las pasarelas telescópicas, sino que además, omite explicar cuál es la metodología objetiva utilizada para realizar las asignaciones de las pasarelas y excluir a LAN del uso de las mismas", destacando que: "Aún en casos registrados de mangas desocupadas y condiciones meteorológicas adversas, se ha evitado asignar mangas a Lan Argentina S.A., no sólo en Aeroparque "JORGE NEWBERY" sino en el resto de los aeropuertos del SNA, lo que evidencia, no solamente una conducta ilegítima y arbitraria, sino una prescindencia absoluta ante la suerte de los pasajeros" (cfr. fs. 96).

La empresa LAN ARGENTINA S.A. realizó en su presentación una interpretación de los alcances de la Resolución ORSNA N° 79/10, al manifestar que: "...no obstante el privilegio otorgado por la Resolución ORSNA N° 79/10 a ciertas líneas aéreas resulta ilegítimo, tal como se ha manifestado en presentaciones previas, deberá tenerse en cuenta que, de todos modos, en cumplimiento con dicha normativa, la Concesionaria se encuentra obligada a asignar posiciones a LAN, dado que la "prioridad en la asignación" a las empresas ilegítimamente favorecidas no significa "exclusividad" en la asignación que excluya a mi mandante de acceder a la misma en forma inequitativa", señalando asimismo que: "El régimen instituido normativamente para la distribución de la infraestructura aeroportuaria obliga a la Concesionaria AA200 a





asignar posiciones provistas de pasarelas telescópicas a LAN de modo proporcional y equitativo, por cuanto garantiza, mediante criterios objetivos su aprovechamiento, en cumplimiento de principios de igualdad, libre acceso y no discriminación".

Dentro de la documental que presentó la empresa LAN ARGENTINA S.A. adjunta copia de la NOTA ORSNA N° 822 de fecha 26 de julio de 2013 que expresó: "Ud. I) manifestó explícitamente que entiende y acepta que en el contexto aerocomercial argentino actual las líneas aéreas alcanzadas por la ley 26.466, gestionadas por el ESTADO NACIONAL, tengan prioridad en el uso de los recursos aeroportuarios -que también son propiedad del Estado- lo que lleva a guardar coherencia en la política aerocomercial definida por éste; y (II) solicitó, que en virtud del reconocimiento de dicha prioridad en el uso de los recursos aeroportuarios, su empresa pudiera hacer uso -en los aeropuertos del interior- de las posición de detención que estén provistas de pasarelas telescópicas, siempre y cuando en todo el período temporal que exija el proceso de turnaround hubiera pasarelas telescópicas no utilizadas por las empresas alcanzadas por la Ley 26.466, con el fin de atender las necesidades de los pasajeros con un mayor nivel de seguridad, confort y comodidad" .

En la citada nota, se le expresó a la empresa transporte aerocomercial que: "En todo caso, y si realmente su empresa prioriza el desplazamiento de sus pasajeros en un entorno que tienda a incrementar el nivel de seguridad, confort y comodidad ofrecido, se recomienda programar sus vuelos de modo tal de maximizar las posibilidades de detención provistas de pasarelas telescópicas en función de las condiciones por Ud. enunciadas -objetivos que debieran privilegiarse por sobre los comerciales o de cualquier otro tipo-".

La empresa de transporte aerocomercial, requirió la finalización de la etapa prevista en el Artículo 8° de la Resolución ORSNA N° 100/13 y la prosecución del procedimiento de substanciación de controversias.

En fecha 12 de febrero de 2014 se realizó la audiencia de conciliación, donde las partes se reunieron en la sede del ORSNA a fin de llegar a una propuesta de solución que conciliara las posiciones plasmadas en el presente procedimiento de substanciación de controversias.

Luego de ser consultadas las partes y de intercambiar opiniones respecto de sus posiciones, las mismas no formularon ninguna propuesta que las acercara a una solución ni manifestaron voluntad de conciliación, solicitando en ese mismo acto, la prosecución del presente procedimiento.

Con fecha 11 de marzo de 2014, el funcionario a cargo del procedimiento, dió por concluida la etapa conciliatoria, abriendo la correspondiente etapa probatoria. En ese momento, expuso la necesidad de contar con información proveniente de una fuente imparcial respecto de las aportadas por las partes, y solicitó a la ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL (ANAC) " que suministrara "... toda la información respecto al uso de las posiciones de estacionamiento en el Aeroparque "JORGE NEWBERY" de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES y los demás aeropuertos del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS que posean pasarelas telescópicas durante todo el año 2013".

En este sentido, se enviaron notas a las partes notificándoles la apertura de la etapa probatoria y a la ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL requiriéndole la información necesaria para la dilucidación de la cuestión planteada y que es objeto de la presente controversia.

Posteriormente, LAN ARGENTINA S.A mediante nota recibida en la sede del ORSNA el día 11 de diciembre 2014, requiere al Organismo Regulador la declaración de la cuestión como de puro derecho y la resolución del mismo.

Asimismo, obra en las actuaciones el Informe de la Instrucción en donde aclara las dudas planteadas por la empresa LAN ARGENTINA S.A. respecto del procedimiento llevado a cabo en el diligenciamiento del expediente, el que fue puesto en consideración del peticionante, por medio de la NOTA GAJ N° 33 de fecha 14 de mayo de 2014.

La ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL (ANAC) (NOTA DAJ N° 545/14) informó la cantidad de pasarelas telescópicas existente en los aeropuertos del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA).

Posteriormente, el funcionario a cargo del procedimiento hizo saber que la información aportada por la ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL (ANAC) no condice con la requerida oportunamente y no aporta a la resolución de la cuestión planteada, razón por la cual se impulsó un nuevo requerimiento a la ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL (ANAC) a fin que informe sobre el uso de las posiciones de estacionamiento que poseen pasarelas telescópicas en el Aeroparque "JORGE NEWBERY" de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES durante el año 2013 (NOTA GAJ N° 43/14).

Con fecha 25 de julio de 2014, la empresa de transporte aerocomercial LAN ARGENTINA S.A. realizó una nueva presentación señalando la existencia de una demora en el trámite del procedimiento.

También sostiene LAN ARGENTINA S.A. que la información solicitada por el ORSNA ya se encontraba en poder del Organismo Regulador por ser generada por la empresa AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. "...pues es el concesionario quien administra el sistema TAMS AERO que permite conocer las posiciones que históricamente se han asignado en los aeropuertos administrados por AA2000".

Posteriormente agregó una documentación gráfica sobre las posiciones existentes en Aeroparque "JORGE NEWBERY" y su manejo por parte de la empresa AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A., tomando como datos algunos días del mes de diciembre de 2013 y su comparación con datos aportados acerca del uso de las posiciones de estacionamiento servidas con pasarela telescópicas en el Aeropuerto Internacional "JORGE CHAVEZ" de la Ciudad de LIMA, REPÚBLICA DEL PERÚ.

Dada la falta de respuesta de la ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL (ANAC) al requerimiento efectuado, se reiteró el pedido de información por medio de las NOTAS GAJ N° 58/14, 79/14 y 4/15.

En fecha 28 de noviembre de 2014, LAN ARGENTINA S.A. realiza una nueva presentación reiterando la denuncia efectuada, solicitando la finalización del período de prueba y la puesta de los autos para alegar.

Con fecha 13 de mayo de 2015, mediante NOTA DAJ N° 389, la Dirección de Asuntos Jurídicos de la ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL (ANAC), acompañó la nota D.G.I.S.A. N° 521/2015 de la Dirección General de Infraestructura y Servicios Aeroportuarios de dicha Administración Nacional, manifestando que no obran registros ni antecedentes en esa Dirección General de la información requerida por el ORSNA, respecto de la asignación de posiciones de estacionamiento de aeronaves en el Aeroparque "JORGE NEWBERY" de la CIUDAD

AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES por las operaciones efectuadas durante el año 2013.

En fecha 6 de mayo de 2015, la empresa LAN ARGENTINA S.A. reitera la denuncia efectuada, solicitando la finalización del período de prueba y la puesta de los autos para alegar.

Con fecha 21 de mayo y atención a la respuesta de la ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL (ANAC), el funcionario a cargo del trámite requiere que se dé por concluida la etapa probatoria y se proceda a la etapa de los alegatos, de acuerdo a lo dispuesto por el artículo 15 del reglamento aprobado por la Resolución ORSNA N° 100/13.

Notificadas las partes de dicha decisión, con fecha 8 de junio de 2015, efectúa en primer lugar su alegato la empresa de transporte aerocomercial LAN ARGENTINA S.A., donde reitera que el objeto de su pretensión es la asignación por parte del Concesionario de posiciones de estacionamiento que posean el servicio de pasarelas telescópicas en el Aeroparque "JORGE NEWBERY" y en el resto de los aeropuertos del Grupo "A" de Aeropuertos del Sistema Nacional de Aeropuertos que posee dicho servicio y sostiene que los criterios "ilegítimos" de distribución de mangas dispuesto por la Resolución ORSNA N° 79/10 no excluyen a dicha empresa y que la prioridad que dicha norma establece no equivale a efectuar una exclusión de los servicios requeridos por parte de dicha empresa de transporte aerocomercial.

Asimismo, destaca la empresa LAN ARGENTINA S.A. que: "el decreto N° 375/97, así como el Contrato de Concesión de AA2000 y el REGLAMENTO GENERAL DE USO Y FUNCIONAMIENTO DE LOS AEROPUERTOS DEL SNA (REGUFA), Resolución ORSNA N° 96/2001, garantizan que el acceso y uso a la infraestructura aeroportuaria debe realizarse con estricta sujeción a lo dispuesto en el ordenamiento vigente, de forma tal que se asegure un trato igualitario y evite la discriminación -de cualquier naturaleza- en el uso de las instalaciones, no fundadas en razones objetivas debidamente acreditadas".

Reitera en sus agravios que: "Aún en casos registrados de mangas desocupadas y condiciones meteorológicas adversas, se ha evitado asignar mangas a LAN Argentina S.A., no sólo en Aeroparque "JORGE NEWBERY" sino en el resto de los aeropuertos del SNA, lo que evidencia, no solamente una conducta ilegítima y arbitraria, sino una prescindencia absoluta sobre la suerte de los pasajeros".

Posteriormente con fecha 26 de junio de 2015, recibida en la sede del ORSNA con fecha 29 de junio de 2015, luce el alegato de la empresa concesionaria AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A., quien expresó como valoración de las presentes actuaciones que "La asignación del recurso de posiciones de estacionamiento con pasarelas telescópicas se realiza de acuerdo a lo indicado a las normas regulatorias, las disposiciones contractuales y las directivas vigentes" agregando seguidamente que "La demanda de este recurso, la posición con pasarela telescópica por parte de AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS CIELOS DEL SUR S.A (en adelante "ARSA") supera la capacidad disponible en el Aeropuerto Metropolitano durante todo el rango horario de operación".

Posteriormente, el Concesionario opinó sobre la distribución de posiciones de estacionamiento, expresando que: "Las posiciones se asignan de acuerdo a la programación recibida de las compañías y muchas veces se ve afectada en su eficiencia por las demoras o cancelaciones de los vuelos", destacando posteriormente que "El



recurso de las posiciones con pasarelas telescópicas se asigna asociado a otros recursos del aeropuerto como las puertas de embarque. Dicha circunstancia implica que esta asignación ni puede modificarse libremente de un momento a otro por situaciones circunstanciales, sin afectar el resto de las operaciones y la operación dentro de la terminal".

Respecto a los lapsos que el Concesionario presentó en su informe técnico y sostiene que responde a criterios objetivos de asignación.

Por último, la empresa AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. expresó que en lo que concierne a asignación de posiciones de estacionamiento servidas con pasarelas telescópicas ha actuado de acuerdo a derecho, no configurándose discriminación alguna en lo que concierne a la empresa LAN ARGENTINA S.A..

En fecha 16 de noviembre de 2015, el funcionario a cargo realizó un completo y pormenorizado análisis, adoptando como criterio metodológico una partición temática en pequeños capítulos, que abarcan los argumentos vertidos y expresados por las partes a lo largo de las actuaciones.

Al tomar intervención el Servicio Jurídico (Dictamen GAJ N° 241/15), coincidiendo con lo manifestado en el Informe concluye lo siguiente: 1) Aprobar todo lo actuado por los agentes intervinientes del ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA) en la presente controversia; 2) Determinar que se encuentra fuera del análisis de la presente controversia, el dictado de la Resolución ORSNA N° 79/10, por no ser éste el procedimiento idóneo para revisar las actuaciones de la administración y la emisión de los actos administrativos; 3) Instruir a la empresa AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. para que implemente una planificación acorde con la Resolución ORSNA N° 79/10 y las recomendaciones instrumentadas por las Notas ORSNA N° 334/13 y 823/13 que refleje la prioridad en el uso de pasarelas telescópicas y no la exclusividad a favor de las líneas aéreas designadas por la Ley Nacional de Política Aero comercial y por la Ley 26.466, consignando los criterios objetivos aplicados, de modo tal que, cuando existan, en la programación efectuada por el Concesionario de las posiciones de estacionamiento servida con pasarelas telescópicas, turnos que se encuentren libres sin uso por parte de las empresas AEROLÍNEAS ARGENTINAS Sociedad Anónima y AUSTRAL - CIELOS DEL SUR Sociedad Anónima, es deber del Concesionario asignar las posiciones a las compañías que lo requieran para que éstas hagan uso de las mismas; 4) Instruir a la empresa AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. a que, en casos como los planteados en el Aeropuerto Internacional "CATARATAS DEL IGUAZÚ" de la Ciudad de IGUAZÚ, PROVINCIA DE MISIONES, el Concesionario debe aplicar las normas dictadas por el ORSNA, como así también las instrucciones que la propia empresa AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. acompañó en estas actuaciones; 5) Poner en consideración de las líneas áreas de transporte aero comercial intervinientes en la presente controversia que, toda vez que quieran tener acceso a las posiciones de estacionamiento en los aeropuertos del Grupo "A" de Aeropuertos del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA) deberán ajustar su plan de operaciones para no llegar al mismo tiempo que los vuelos de las empresas de AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y AUSTRAL - CIELOS DEL SUR S.A., ni superponer sus horarios en la utilización de las pasarelas telescópicas, toda vez que la prioridad de su uso está asignada a las empresas AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y AUSTRAL - CIELOS DEL SUR S.A.. En este sentido y con sujeción a la normativa vigente en la

materia, la empresa requirente debería planificar la operatoria para aprovechar el slot o franja horaria desocupada; 6) Rechazar, en base a los informes y los documentos obrantes en las presentes actuaciones, el planteo que hace la empresa LAN ARGENTINA S.A. invocando discriminación en la distribución de posiciones de estacionamiento servidas con pasarelas telescópicas en el Aeroparque "JORGE NEWBERY" de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES.

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

1.- Aprobar todo lo actuado por los agentes intervinientes del ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA) en la presente controversia.

2.- Determinar que se encuentra fuera del análisis de la presente controversia, el dictado de la Resolución ORSNA N° 79/10, por no ser éste el procedimiento idóneo para revisar las actuaciones de la administración y la emisión de los actos administrativos.

3.- Instruir a la empresa AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 SOCIEDAD ANÓNIMA para que implemente una planificación acorde con la Resolución ORSNA N° 79/10 y las recomendaciones instrumentadas por las Notas ORSNA N° 334/13 y 823/13 que refleje la prioridad en el uso de pasarelas telescópicas y no la exclusividad a favor de las líneas aéreas designadas por la Ley Nacional de Política Aero comercial y por la Ley 26.466, consignando los criterios objetivos aplicados, de modo tal que, cuando existan, en la programación efectuada por el Concesionario de las posiciones de estacionamiento servida con pasarelas telescópicas, turnos que se encuentren libres sin uso por parte de las empresas AEROLÍNEAS ARGENTINAS SOCIEDAD ANÓNIMA y AUSTRAL – CIELOS DEL SUR SOCIEDAD ANÓNIMA, es deber del Concesionario asignar las posiciones a las compañías que lo requieran para que éstas hagan uso de las mismas.

4.- Instruir a la empresa AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 SOCIEDAD ANÓNIMA a que, en casos como los planteados en el Aeropuerto Internacional "CATARATAS DEL IGUAZÚ" de la ciudad de IGUAZÚ, Provincia de MISIONES, el Concesionario debe aplicar las normas dictadas por el ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA), como así también las instrucciones que la propia empresa AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 SOCIEDAD ANÓNIMA acompañó en estas actuaciones.

5.- Poner en consideración de las líneas áreas de transporte aerocomercial intervinientes en la presente controversia que, toda vez que quieran tener acceso a las posiciones de estacionamiento en los aeropuertos del Grupo "A" de Aeropuertos del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA) deberán ajustar su plan de operaciones para no llegar al mismo tiempo que los vuelos de las empresas de AEROLÍNEAS ARGENTINAS Sociedad Anónima y AUSTRAL – CIELOS DEL SUR SOCIEDAD ANÓNIMA, ni superponer sus horarios en la utilización de las pasarelas telescópicas, toda vez que la prioridad de su uso está asignada a las empresas AEROLÍNEAS ARGENTINAS Sociedad Anónima y AUSTRAL – CIELOS DEL SUR SOCIEDAD ANÓNIMA. En este sentido y con sujeción a la normativa vigente en la materia, la empresa requirente debería planificar la operatoria para aprovechar el slot o franja horaria desocupada.

6.- Rechazar el planteo que hace la empresa LAN ARGENTINA SOCIEDAD ANÓNIMA invocando discriminación en la distribución de posiciones de

estacionamiento servidas con pasarelas telescópicas en el Aeroparque "JORGE NEWBERY" de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES.

7.- Autorizar al Presidente del Directorio a suscribir el acto administrativo pertinente.

Punto 6 - El Señor Secretario General somete a consideración e informa sobre el Expediente N° 253/10 por el que tramita el "REGLAMENTO OPERATIVO DEL FIDEICOMISO DE FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS" elaborado por las diferentes áreas de Organismo Regulador, en cumplimiento de lo dispuesto por el marco normativo.

Cabe señalar que el referido instrumento fue girado a las diferentes áreas del BANCO DE LA NACION ARGENTINA y a las distintas áreas participantes en la elaboración de dicho proyecto.

El proyecto propiciado incluye las observaciones realizadas por los diferentes organismos intervinientes del proyecto de reglamento con sus anexos, con el propósito de ser elevado para su aprobación.

Cabe recordar que por Acta de Reunión de Directorio N° 15/10 de fecha 9 de septiembre de 2010, se resolvió elevar a la Secretaria de Transporte, el proyecto de "REGLAMENTO OPERATIVO DE FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS".

Posteriormente, la SECRETARÍA DE TRANSPORTE resolvió que con carácter previo a emitir opinión, debía darse intervención al Programa de Mejora Continua en la gestión, creado por la Disposición N° 36/06 de la SUBSECRETARÍA DE COORDINACIÓN Y CONTROL DE GESTIÓN.

En fecha 24 de mayo de 2011, el PLAN DE REORGANIZACIÓN DE ESTRUCTURAS, NORMAS Y PROCEDIMIENTOS (PRENP) del PROGRAMA DE MEJORA CONTINUA EN LA GESTIÓN (PMCG), luego de haber trabajado en forma conjunta y mancomunada con las áreas competentes del ORSNA y de la Secretaría de Transporte, consensuó un proyecto de Resolución para el mencionado Reglamento Operativo.

Posteriormente, se remitieron las actuaciones al SUBSECRETARIO LEGAL DEL MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS y mediante NOTA D.P. N° 662/2011, el Director de Presupuesto del citado Ministerio, realizando una serie de aclaraciones.

Luego se dictaron los Decretos N° 874/12 y 875/12, y este Organismo pasó a depender del MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE DE LA NACIÓN.

Cabe destacar que el ORSNA continuó sus esfuerzos en la elaboración del Proyecto cuya aprobación se propicia en las presentes actuaciones; toda vez que durante el tiempo transcurrido, no surgieron cuestiones que tornaran imperiosa la formulación de un texto escrito que reglamentara la aplicación del Contrato de Fideicomiso.

En la práctica, cualquier discordancia entre fiduciante y fiduciario, era resuelta mediante la celebración de reuniones conjuntas con las partes. No obstante ello, con el tiempo fueron surgiendo otros temas, como por ejemplo las cuestiones de naturaleza tributaria y otras relacionadas con la aplicación de la Resolución N° 254/13, resultando necesario producir un texto ordenado que regule la operatorio relacionadas con las distintas subcuentas que surgieron en función de dicha Resolución.

Al tomar intervención el Servicio Jurídico (Dictamen GAJ N° 236/15) señala que el proyecto de "REGLAMENTO OPERATIVO FIDEICOMISO DE FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS" propiciado tiene como objeto ordenar y coordinar los procedimientos necesarios para la ejecución del Contrato de Fideicomiso de Fortalecimiento del Sistema Nacional de Aeropuertos que involucran a la SECRETARÍA DE TRANSPORTE DE LA NACION, al BANCO DE LA NACIÓN ARGENTINA y al ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA).

Explica la GERENCIA DE ASUNTOS JURÍDICOS (GAJ) que el Decreto N° 1.799/07, por medio del cual se ratificó el ACTA ACUERDO DE ADECUACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN, modificó algunos de sus institutos, extinguiendo y creando otros.

Dentro de los institutos creados por medio del Acta Acuerdo se encuentra el FIDEICOMISO DE FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS que es una de las fuentes de financiamientos para la realización, entre otras cosas, de obras en los aeropuertos del Sistema, tanto en el Grupo "A" como en el Grupo "B".

La GAJ expresa que a fin de poner en marcha este mecanismo de financiamiento, con fecha 29 de diciembre de 2009 se suscribió el Contrato de Fideicomiso de Fortalecimiento del Sistema Nacional de Aeropuertos entre la empresa Concesionaria AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. y el BANCO DE LA NACIÓN ARGENTINA, en presencia de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE y el ORSNA.

Explica el Servicio Jurídico que dicho contrato aprobado por las Resoluciones de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE N° 291/09 y N° 254/13, instituye una relación compleja en la que el instituto típico del fideicomiso se ve afectado por la particular situación de constituir el fiduciante, en este caso, AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. una empresa concesionaria de servicios públicos, sujeto en su accionar por las previsiones de un contrato administrativo que impactan en el desarrollo del fideicomiso en una fuerte intervención de la SECRETARIA DE TRANSPORTE y del ORSNA.

El Servicio Jurídico aclara que en lo referido a los aspectos técnicos del Reglamento, la comisión redactora del mismo manifestó que: "el Reglamento cuyo proyecto se adjunta, fue elaborado en forma interdisciplinaria y conjunta por los agentes del ORSNA designado al efecto, haciendo foco en las tres principales etapas o procesos que afectan al Fideicomiso, esto es, la determinación de los montos a depositar, la programación financiera y el procedimiento de pago con los fondos fiduciarios".

Asimismo la GAJ entiende que la oportunidad resulta propicia además para dar certeza respecto de las cuestiones relacionadas con la Cesión de Deuda (Art. 15 Contrato de Fideicomiso aprobado por Resolución ST 291/2009 y 254/13) de manera de traer claridad a procedimientos y formalidades que regirán en esta materia, cuando los aportes del fiduciante sean realizados por esa vía.

El Servicio Jurídico destaca que el reglamento en cuestión fue redactado de conformidad con lo establecido por la Ley N° 24.441 y por las disposiciones del Nuevo CÓDIGO CIVIL argentino, sin perjuicio que oportunamente han tenido intervención área técnicas del ORSNA.



Concluye la GAJ señalando que el proyecto de "REGLAMENTO OPERATIVO FIDEICOMISO DE FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS" elaborado en forma conjunta por las diferentes áreas del ORSNA se encuentra acorde con el marco normativo vigente en la materia.

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

1. Elevar a la SECRETARÍA DE TRANSPORTE el proyecto de REGLAMENTO OPERATIVO FIDEICOMISO DE FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS" elaborado en forma conjunta por las diferentes áreas del ORSNA, el que como Anexo II se incorpora a la presente Acta.

Punto 7 – El Señor Secretario General somete a consideración e informa sobre el Expediente N° 661/15 por el que tramita la solicitud de incorporación al SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA) del Aeródromo "JALIL HAMER" de la Ciudad de PERITO MORENO de la PROVINCIA DE SANTA CRUZ.

La GERENCIA DE REGULACIÓN ECONÓMICA FINANCIERA (GREF) (Providencia GREF N° 1038/15) analizó las implicancias de la mencionada petición en el marco de la Resolución ORSNA No. 109-01 y bajo el prisma de las competencias asignadas oportunamente a esta Gerencia.

Señala el área técnica que es preciso destacar lo previsto en los Considerandos de la Resolución ORSNA 109/01, donde se observa: "Que a la necesidad de vincular a las distintas regiones entre sí y con el exterior, se debe añadir la de satisfacer las demandas proyectadas en una determinada región del país, la satisfacción de medidas mitigadoras de impactos ambientales posibles y la de garantizar la seguridad aérea como elementos necesarios para la satisfacción de las necesidades regionales y estratégicas como modo de fomentar el desarrollo socio- económico de la región de que se trate".

Señala el área técnica que en primer lugar, respecto a la sustentabilidad del proyecto, se entiende que será fruto de la eficiencia en el desarrollo y la operación que los propios administradores del Aeropuerto puedan lograr.

Sin perjuicio de ello, la GREF manifiesta que es dable imaginar que la sola sustentabilidad financiera de un Proyecto no es concluyente a la hora de la determinación de la instalación de un Aeropuerto, ya que su sola existencia permite la generación de una gran cantidad de impactos positivos en la comunidad local y en la sociedad en su conjunto, convirtiéndose en verdaderas externalidades positivas producto de los efectos indirectos en la generación de mano de obra, oportunidades de comercio y desarrollo de servicios.

Explica el área técnica que dichos impactos son de difícil estimación a priori, ya que se requieren de la maduración de las rutas aéreas desde y hacia el nuevo aeropuerto para poder evaluar su máximo potencial, pero desde el punto de vista teórico se convierten en claras oportunidades de desarrollo local y comunitario, sustentado principalmente, en el caso bajo análisis en el sector servicios –turismo y hotelería- y sus actividades conexas como ser el transporte, la alimentación, venta de artesanías, recreación y esparcimiento, actividades culturales y la pesca deportiva.

A título meramente ejemplificativo, la GREF señala que pueden identificarse los siguientes impactos: directos, indirectos, inducidos y catalizadores.





Por ende, el área técnica expresa que el análisis exclusivo de la sola sustentabilidad financiera de corto plazo del proyecto, no se corresponde con una buena medida de análisis para el emplazamiento de un aeropuerto de estas características, ya que deben ser analizados los efectos derivados de la creación de nuevos incentivos que permiten el desarrollo de la industria turística en todo su potencial expansivo en los ingresos de las economías regionales.

En tal sentido, teniendo en cuenta la Resolución ORSNA N° 109/01, la GREF concluye que no cuenta con elementos para opinar en contrario de la mencionada solicitud.

Al tomar intervención el Servicio Jurídico (Dictamen GAJ N° 242/15) se remite a su anterior intervención Dictamen GAJ 268/15 en el cual se expidió señalando que, la presentación efectuada por el requirente, se ajusta a la normativa establecida en la Resolución ORSNA N° 109/01, en lo que hace a la acreditación de la por parte de la representación ministerial del carácter de titular registral del predio en el cual se asienta el aeródromo, respecto del cual se agregó también plano de mensura.

La GAJ señala que en consonancia con la Política Nacional plasmada en la citada normativa, se creó, por Decreto N° 375/97, el SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA), conformado por los aeropuertos y aeródromos que se detallan en el Anexo III del mismo, con el objeto, entre otros, de "...Propender a la obtención de la infraestructura aeroportuaria adecuada para satisfacer las necesidades de la actividad aeronáutica y asegurar su eficiente explotación..." (inc. e) art. 14) e "...impulsar la adecuación de la capacidad aeroportuaria contemplando la integración de las diferentes áreas y territorios nacionales, como así también el incremento del tráfico aéreo..." (inc h) modificado por Art. 4, Decreto 197/2000-B.O. 8/3/2000).

La GAJ refiere que para el cumplimiento de los cometidos enunciados se invistió al Organismo de las facultades y funciones establecidas en los Arts. 13 y 17 inciso 9, 15, 17 y 17.36, en mérito a los cuales se pueden efectuar "incorporaciones a dicho Sistema, con independencia de quienes sean los titulares de la propiedad y/o explotación de los aeropuertos, teniendo en cuenta para tal fin, que los mismos resulten necesarios para asegurar una infraestructura aeroportuaria suficiente que posibilite la cobertura total del territorio de la República y un seguro y eficiente transporte aerocomercial de pasajeros, cargas, servicios postales y trabajo aéreo..." pudiendo a tales efectos el Organismo "...Determinar los requerimientos mínimos exigidos a las aeroestaciones para postular su ingreso al Sistema Nacional de Aeropuertos...quedando a su cargo "la evaluación del cumplimiento de tales condiciones a los fines de su admisión en dicho Sistema..." (inc. 17); "...elevar anualmente un informe sobre la situación aeroportuaria y recomendaciones sobre las medidas a adoptar en beneficio del interés público ...incluyendo el desarrollo de la actividad aeroportuaria (inc. 9); "...velar por el mantenimiento, conservación y modernización de la infraestructura aeroportuaria, propiciando la construcción y desarrollo de los aeropuertos que fueren necesarios para atender las necesidades de los usuarios y del tráfico aéreo..." (inc. 15) y "...realizar todo otro acto que sea necesario para el mejor cumplimiento de sus funciones y de los fines de este decreto y de sus normas complementarias..., como las que se dictaren en su consecuencia..."

El Servicio Jurídico manifiesta que en el Decreto N° 375/97 previó la incorporación de aeródromos/aeropuertos al SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA) con independencia de quienes fueren los titulares de la



propiedad y/o de la explotación de los mismos, pero teniendo en cuenta, fundamentalmente, que resultaran necesarios para asegurar una infraestructura aeroportuaria suficiente que posibilite la cobertura total del territorio de la República y un seguro y eficiente transporte aerocomercial de pasajeros, cargas, servicios postales y trabajo aéreo.

La GAJ agrega que el mismo acto administrativo facultó al Organismo para determinar los requisitos mínimos que deben cumplirse a los efectos indicados y, en tal sentido, se dictó, en fecha 29 de agosto de 2001, la Resolución ORSNA N° 109, mediante la cual se aprobó el "PROCEDIMIENTO PARA LA INCORPORACIÓN, SUSTITUCIÓN Y DESAFECTACIÓN DE AEROPUERTOS EN EL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS", que, en Capítulo Primero, se refiere a la solicitud de incorporación de Aeropuertos tanto existentes como proyectados.

El Servicio Jurídico señala que tratándose de un aeropuerto existente, el peticionante, además de justificar facultades suficientes, acreditar la titularidad registral del predio en el cual se asienta el aeropuerto en cuestión y acompañar la Memoria Descriptiva, de conformidad a lo previsto en los Arts. 1º, 2º, también dio cumplimiento al Art.4º de la Resolución N° 109/2001.

La GAJ refiere que teniendo en cuenta que las áreas técnicas expresaron su "no objeción" respecto a la incorporación al Sistema Nacional de Aeropuertos del Aeropuerto "JALIL HAMER" de PERITO MORENO, PROVINCIA DE SANTA CRUZ, el trámite se encuentra en la situación prevista en el Art. 6º de la Resolución ORSNA N° 109/01 y en tal sentido se acompaña el respectivo proyecto de resolución y de Decreto, toda vez que el ORSNA es competente para ello en virtud de la norma citada y del inc. 35, Art. 17, del Decreto N° 375/97 que lo faculta a "...proponer y elevar al PODER EJECUTIVO NACIONAL los proyectos de modificación y derogación de leyes, decretos y/o resoluciones referidas a la actividad aeronáutica, que resulten necesarios a efectos de compatibilizar dichas normas con el presente decreto, sin que ello afecte o pueda afectar derechos adquiridos...".

Por lo que el Servicio Jurídico concluye su dictamen señalando que no tiene objeciones legales que realizar a la solicitud presentada a los efectos de la incorporación, al SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS, del aeropuerto de la ciudad de Perito Moreno, Provincia de Santa Cruz, elevando a consideración del H. Directorio los proyectos de Resolución y de Decreto, para la prosecución del correspondiente trámite.

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

1. Determinar la no objeción para la incorporación del Aeropuerto "JALIL HAMER" de la Ciudad de PERITO MORENO, de la PROVINCIA DE SANTA CRUZ al SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA).
2. Elevar Proyecto de Decreto a solicitud del PODER EJECUTIVO NACIONAL a efectos de efectivizar su incorporación al SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA).
3. Autorizar al Sr. Presidente del Directorio del ORSNA a suscribir el acto administrativo pertinente.



Punto 8 – El Directorio del ORSNA manifiesta que no va a tratar el presente punto del Orden del Día.

Punto 9 – El Sr. Secretario General somete a consideración del Directorio e informa sobre el Expediente N° 272/13 por el que tramita el seguimiento de las cesiones de espacios para las Sedes Aeroportuarias de la UNIDAD DE COORDINACIÓN AEROPORTUARIA (UCA) y en el que obran las Actas de Asignación de Espacios de las Sedes del Aeropuerto "MINISTRO PISTARINI" de la Localidad de EZEIZA y del Aeropuerto de SAN FERNANDO, ambos de la Provincia de BUENOS AIRES, del Aeropuerto Internacional "MARTIN MIGUEL DE GUEMES" de la Ciudad de SALTA, del Aeropuerto Internacional "TENIENTE BENJAMÍN MATIENZO" de la Provincia de TUCUMÁN, del Aeropuerto Internacional "PILOTO CIVIL NORBERTO FERNANDEZ" de la Ciudad de RÍO GALLEGOS de la Provincia de SANTA CRUZ, del Aeropuerto Internacional "TENIENTE LUIS CANDELARIA" de la Ciudad de SAN CARLOS DE BARILOCHE de la Provincia de RÍO NEGRO, del Aeropuerto "GOBERNADOR HORACIO GUZMAN" de la Ciudad de PERICO, Provincia de JUJUY, del Aeropuerto "GENERAL ENRIQUE MOSCONI" de la Ciudad de COMODORO RIVADAVIA de la Provincia de CHUBUT y del AEROPARQUE "JORGE NEWBERY" de la CIUDAD AUTÓNOMA de BUENOS AIRES.

Cabe mencionar, que dichas cesiones de espacios habían sido solicitadas por el ORSNA.

Al tomar intervención, la GERENCIA DE ASUNTOS JURÍDICOS (Dictamen GAJ N° 227/15) señala que los espacios oportunamente requeridos a la empresa AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. tienen como finalidad establecer las sedes que conforman la UNIDAD DE COORDINACIÓN AEROPORTUARIA, como las que se están por crear los distintos aeropuertos del Grupo "A" de Aeropuertos del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA).

Cabe destacar que el Contrato de Concesión para la explotación, administración y funcionamiento del Grupo "A" aprobado por Decreto N° 163/98 establece como obligación de AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. la cesión sin cargo de espacios a los organismos estatales que efectúen tareas en los aeropuertos.

En este sentido, la cesión de espacios efectuada por el Concesionario al ORSNA cumplió con lo dispuesto por la normativa vigente en la materia.

Expresa el Servicio Jurídico que, si bien el Artículo 21, Inciso 1°, apartado d) del Decreto N° 375/97 habilita al Sr. Presidente del Organismo a firmar acuerdos y convenios que no impliquen erogaciones monetarias, dado que las actas que materializan las entrega de los espacios fueron suscriptas por diferentes funcionarios y agentes del ORSNA, resulta necesario la participación del Directorio para ratificar dichos actos.

Concluye la GAJ manifestando que no posee observaciones jurídicas que formular a la ratificación de los referidos instrumentos por parte de este Cuerpo Colegiado.

Oído lo expuesto y luego de un amplio debate, el Directorio del ORSNA en forma unánime RESUELVE:

5 

6 

1. Ratificar las Actas de Asignación de Espacios de los Aeropuertos "MINISTRO PISTARINI" de EZEIZA y del Aeropuerto de SAN FERNANDO, ambos de la PROVINCIA DE BUENOS AIRES, Aeropuerto Internacional "MARTÍN MIGUEL DE GÜEMES" de la Ciudad de SALTA, Aeropuerto Internacional "TENIENTE BENJAMÍN MATIENZO" de la PROVINCIA DE TUCUMAN, Aeropuerto Internacional "PILOTO CIVIL NORBERTO FERNANDEZ" de la Ciudad de RÍO GALLEGOS de la PROVINCIA DE SANTA CRUZ, Aeropuerto Internacional "TENIENTE LUIS CANDELARIA" de la Ciudad de SAN CARLOS DE BARILOCHE de la PROVINCIA DE RÍO NEGRO, Aeropuerto "GOBERNADOR HORACIO GUZMAN" de la Ciudad de PERICO, PROVINCIA DE JUJUY, Aeropuerto "GENERAL ENRIQUE MOSCONI" de la Ciudad de COMODORO RIVADAVIA de la PROVINCIA DEL CHUBUT y Aeroparque "JORGE NEWBERY" de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, la que como Anexo IV integra la presente Acta.

Punto 10 – El Señor Secretario General somete a consideración e informa sobre el Expediente N° 533/15, por el que tramita la presentación efectuada por AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. en fecha 9 de enero de 2015, referida a la reconducción de la Concesión otorgada a INTERCARGO S.A.C. por el ESTADO NACIONAL en el año 1990.

En su presentación el Concesionario sostiene que dicha reconducción no es válida conforme el régimen jurídico aplicable a la Concesión, de acuerdo a lo acordado en el Convenio suscripto entre AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. e INTERCARGO S.A.C. en fecha 31 de diciembre de 2012, el que fuera informado al ORSNA por Nota AA2000-DIR-112/13.

La GERENCIA DE REGULACIÓN ECONÓMICA FINANCIERA Y CONTROL DE CALIDAD (GREFyCC) (Providencia GREFyCC N° 855/15) sostiene que toda vez que la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC) ya ha tomado intervención en el tema de la reconducción del Contrato de Concesión a favor de INTERCARGO S.A.C., resulta necesario solicitar a dicha Administración los antecedentes del caso.

En fecha 14 de agosto de 2015, el ORSNA (NOTA ORSNA N° 1580/15) solicitó a AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. que informase el Expediente del Registro de la ANAC donde tramitara el recurso contra la Resolución ANAC N° 421/11, pedido que fuera reiterado por el Organismo Regulador en fecha 9 de septiembre de 2015 (NOTA ORSNA N° 1756/15).

Al tomar intervención el Servicio Jurídico (Dictamen GAJ N° 212/15) señala que de la Resolución ANAC N° 918 del 21 de noviembre de 2014 se aprobó el nuevo Cuadro Tarifario para la prestación de servicios en tierra a aeronaves (servicios de rampa) entrando en vigencia a partir del día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial.

Destaca la GERENCIA DE ASUNTOS JURÍDICOS (GAJ) que dicha Resolución Administrativa fue dictada en el marco de la Ley N° 13.041; el Decreto N° 1.770/07 y la Resolución ANAC N° 421 del 31 de mayo de 2011.

El Servicio Jurídico manifiesta que como quedó dicho en los considerandos, el Contrato de Concesión de la explotación con carácter exclusivo del servicio único de

atención en tierra a aeronaves (rampa) celebrado entre el ESTADO NACIONAL (MINISTERIO DE DEFENSA- ESTADO MAYOR GENERAL DE LA FUERZA AÉREA) y la empresa INTERCARGO S.A.C en fecha 24 de abril de 1990 tiene un plazo de VEINTE (20) años y de conformidad con las previsiones del artículo quinto el mencionado contrato fue reconducido en el año 2010 que establece la renovación automática por períodos de DIEZ (10) años.

La GAJ recuerda que dicho contrato fue celebrado por la FUERZA AÉREA ARGENTINA en función de las facultades conferidas por el Artículo 5 del Decreto N° 2145/73 que regula los “servicios de rampa” y al respecto podrá concederse la explotación de servicios en tierra a aeronaves.

El Servicio Jurídico expresa que por el Artículo décimo tercero del referido Contrato de Concesión se acordó que la fijación de las tarifas es responsabilidad de la “Fuerza” como autoridad de aplicación de los medios de explotación autorizados por la Ley 13.041 y concordante con lo establecido en el Artículo 6° del Decreto N° 2145/73 y serán instrumentadas por una disposición especial que pasará a formar parte integrante de la presente contratación.

Asimismo, la GAJ manifiesta que por el Decreto 1770/07 se transfirió a la Administración Nacional de la Aviación Civil (ANAC) las competencias en materia de aviación civil, quedando comprendida, entre otras, la facultad para fijar las tarifas que aplicarán terceros prestadores de servicios de atención en tierra de aeronaves, cuidando que las mismas sean justas y razonables, teniendo en cuenta las necesidades de los servicios prestados, el desarrollo de la aeronavegación y la calidad de los contribuyentes.

Explica el Servicio Jurídico que se desprende de las actuaciones que no obstante lo dicho por el Concesionario en el sentido de que manifiesta haber recurrido su derecho la decisión que lo agravia ante la ANAC “en los expedientes MINPLAN S01-0054798/2011 y S01-0296582/2012”, lo cierto es que el ORSNA no tuvo conocimiento de dichos recursos a lo que cabe agregar, la ANAC tampoco, por consiguiente las decisiones adoptadas por esa Administración y sus posturas respecto de la reconducción del contrato de concesión corresponde se direccionen a la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE LA AVIACIÓN CIVIL (ANAC) y no como pretende canalizarlas a través de este Organismo Regulador haciendo hincapié en una premisa que no es tal, como lo es, la interposición de recursos que no resultan comprobados en estas actuaciones.

La GAJ entiende que la normativa vigente dictada por la ANAC resulta del resorte exclusivo de sus funciones legítimas de allí que los argumentos que expone AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. respecto de lo que dice en sus considerandos la mencionada Resolución ANAC N° 918/2014 solo pueden ser tomadas como discrepancia con las atribuciones que tiene esa Administración Nacional para su dictado, las que podrán ser cuestionadas o no por el Concesionario en la vía legal que corresponda, toda vez que dicha resolución se halla revestida de los caracteres de los actos estatales y por ende goza de la presunción de legitimidad por lo que no cabe admitir su postura en relación con el régimen aplicable de la Concesión.

Destaca el Servicio Jurídico que bajo dichos claros aspectos legales, se aprecia que la GERENCIA DE REGULACIÓN ECONÓMICA FINANCIERA Y CONTROL DE CALIDAD acertadamente concluye que desde el punto de vista de la concesión aeroportuaria los ingresos percibidos por AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. en



concepto de canon por la actividad del "servicio de rampa" son habitualmente controlados y monitoreados en ocasión de las revisiones de las proyecciones financieras de ingresos y egresos de la concesión, criterio que comparte la GAJ conforme con lo establecido en el Decreto N° 1799/07.

Concluye el Servicio Jurídico señalando que las objeciones o reserva planteada por el Concesionario en su Nota AA2000-DIR-37 del 9 de enero de 2015 deben ser desestimadas.

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

1. Desestimar las objeciones o reservas planteadas por AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. en su Nota AA2000-DIR-37 de fecha 9 de enero de 2015.
2. Autorizar al Sr. Presidente del Directorio a suscribir la comunicación pertinente.

Punto 11 – El Señor Secretario General somete a consideración e informa sobre el Expediente N° 338/09 por el que tramita la Revisión Tarifaria respecto de Tasas en el Aeropuerto Internacional "ALMIRANTE MARCOS A. ZAR", de la Ciudad de TRELEW, PROVINCIA DEL CHUBUT, resultante del incremento de sobretasa solicitado por la Concesión del Aeropuerto de dicha ciudad, a cargo de la firma LONDON SUPPLY SACIFI.

Señala la GERENCIA DE REGULACIÓN ECONÓMICA FINANCIERA (GREF) que los pasajeros que inician su vuelo en el Aeropuerto "ALMIRANTE MARCOS A. ZAR", de la Ciudad de TRELEW deben abonar una TUA de Cabotaje de \$14,50 (más IVA) junto con una sobretasa de \$11,95 (más IVA).

Explica el área técnica que estos valores entraron en vigencia con la Resolución ORSNA N° 41/09, la que fijó el valor de Tasa de Uso vigente en \$14,50, y la Resolución ORSNA N° 90/10, la que autorizó al Concesionario a percibir la Sobretasa para el desarrollo y mejoramiento de la infraestructura aeroportuaria.

La GREF explica que esto ha sido así aún cuando este Organismo Regulador ha dispuesto modificaciones al Cuadro Tarifario del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA) en los años siguientes, ya que no obstante ello para aquellos aeropuertos fuera del Grupo "A" explotados por entes privados se difirió la puesta en vigencia de las modificaciones toda vez que dichas concesiones se regían por marcos normativos diferentes, encontrándose el Aeropuerto en cuestión dentro de estas excepciones.

Señala el área técnica que la firma concesionaria ha realizado diversas presentaciones solicitando se modifique el valor de la Sobretasa oportunamente autorizada por el ORSNA, conjuntamente con la adopción del Cuadro Tarifario vigente para el conjunto de aeropuertos integrantes del SNA, en aquellas tasas que vienen a financiar la Concesión.

La GREF manifiesta que en esta instancia, y ante la reciente entrada en vigencia de un nuevo Cuadro Tarifario, dispuesto por la Resolución ORSNA N° 168/2015, es propicio evaluar la posibilidad de extender dichas modificaciones junto con el incremento solicitado para la Sobretasa.

Aclara el área técnica que en igual sentido, el Concesionario ha puesto a disposición del ORSNA la información relativa al flujo de fondos de la Concesión a los fines de su evaluación, surgiendo del mismo la necesidad de una readecuación en los



valores que abona el pasajero al aeropuerto (sin discriminar entre TUA y Sobretasa) de manera de compensar el actual desequilibrio existente entre el flujo de ingresos y egresos operativos.

Asimismo, la GREF señala que las razones por las cuales este Organismo Regulador hizo extensivo el incremento tarifario originalmente calculado para los aeropuertos integrantes del Grupo A al resto de los aeropuertos del SNA tuvieron que ver con una política de fomento al desarrollo de todo el sistema aeroportuario y que la exclusión de ciertos aeropuertos obedece más a las particularidades propias de las distintas concesiones provinciales o municipales, como es el caso en TRELEW, y a la necesidad de consensuar las medidas con los respectivos concedentes.

El área técnica sostiene que no se observaban razones que justifiquen la exclusión de este aeropuerto de las modificaciones establecidas por la Resolución ORSNA N° 168/15, con efectos sobre el resto del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA).

Asimismo, la GREF destaca que colabora a lo anterior asimismo la necesidad de la Concesión de generar una masa de ingresos necesaria y suficiente para su sostenimiento, dado que en tanto no es parte de un conjunto mayor de aeropuertos, no puede beneficiarse de los subsidios cruzados provenientes de aeropuertos superavitarios.

Explica el área técnica que el desbalance entre ingresos y egresos genera una situación de desequilibrio económico que podría afectar la calidad del servicio de no mediar corrección alguna.

Señala la GREF que en total, la nueva tarifa propuesta implicaría para el usuario un incremento de PESOS TREINTA Y UNO CON CUARENTA (31,40.-) al pasar el conjunto Tasa de Uso más Sobretasa (IVA incluido) de PESOS VEINTISEIS CON CUARENTAY CINCO (\$26,45) a PESOS CINCUENTA Y SIETE CON OCHENTA Y CINCO (\$57,85).

Concluye el área técnica señalando que corresponde incluir al Aeropuerto "ALMIRANTE M. ZAR" como sujeto con derecho a percibir el nuevo Cuadro Tarifario, previa aceptación de la Municipalidad de Trelew, en su calidad de Concedente.

Al tomar intervención el Servicio Jurídico (Dictamen GAJ N° 243/15) señala que el Decreto N° 375/97 en su Artículo 17.7 otorga a este Ente Regulador 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".

Destaca la GERENCIA DE ASUNTOS JURÍDICOS (GAJ) que el Artículo 17.14 del Decreto N° 375/97 le otorga asimismo al Organismo Regulador 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".

Explica el Servicio Jurídico que por otro lado, se amplió la validez del nuevo Cuadro Tarifario a todos los aeropuertos integrantes del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA), entendiéndose que ello implica otorgar una herramienta útil a

los administradores de aquellos aeropuertos para poder realizar las tareas de mantenimiento.

Destaca la GAJ que ha sido tarea del Organismo Regulador realizar la revisión contemplando los parámetros establecido en el ACTA ACUERDO DE ADECUACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN, ratificada por Decreto N° 1.799 de fecha 4 de diciembre de 2007 y las variantes de los diferentes componentes de los ingresos y los egresos del Concesionario como así también las inversiones realizadas, utilizando las pautas contenidas en los mecanismos elaborados por este Organismo a dicho fin.

El Servicio Jurídico manifiesta que el ORSNA, a la luz del marco normativo vigente, es el encargado de la elaboración de los mecanismos de revisión de la PROYECCIÓN FINANCIERA DE INGRESOS Y EGRESOS DE LA CONCESIÓN, como también de la realización de la revisión de la PROYECCIÓN FINANCIERA DE INGRESOS Y EGRESOS DE LA CONCESIÓN y de adecuar las tarifas, como resultado de esa revisión.

Concluye el Servicio Jurídico señalando que no tiene objeciones que formular.

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

1. Disponer la aplicación del Cuadro Tarifario aprobado por Resolución ORSNA N° 168/15 en el AEROPUERTO "ALMIRANTE M. ZAR" de la Ciudad de TRELEW de la PROVINCIA DEL CHUBUT, a partir de su publicación en el Boletín Oficial.
2. Disponer la modificación de la Sobretasa del AEROPUERTO "ALMIRANTE M. ZAR" de la Ciudad de TRELEW de la PROVINCIA DEL CHUBUT en el valor de PESOS VEINTIOCHO CON DOCE CENTAVOS (\$ 28,12) más IVA.
3. Autorizar al Sr. Presidente del Directorio a suscribir el acto administrativo pertinente.

Punto 12 – El Sr. Secretario General somete a consideración e informa sobre el Expediente N° 113/13 por el que tramita la modificación del Cuadro Tarifario formulado por el Concesionario del aeropuerto "COMANDANTE ESPORA", de la Ciudad de BAHÍA BLANCA, PRONINCIA DE BUENOS AIRES.

La GERENCIA DE REGULACIÓN ECONÓMICA FINANCIERA (GREF) manifiesta que al momento de la recepción de dicha solicitud, y estando próxima a la firma el ACTA ACUERDO entre la MUNICIPALIDAD DE BAHÍA BLANCA en su calidad de Concedente y el Organismo Regulador, se pospuso el tratamiento de la cuestión hasta que dicho Acto estuviera firme, lo que permitiría analizar el pedido formulado en el marco de un entendimiento compartido del funcionamiento del aeropuerto.

El área técnica destaca que con fecha 31 de octubre de 2013 el Señor Intendente de la Ciudad de Bahía Blanca suscribió a través del Decreto Municipal N° 2258/2013 el acuerdo con el ORSNA, materializado a través de la respectiva Acta Acuerdo.

La GREF explica que actualmente, los pasajeros que inician su vuelo en el aeropuerto de BAHÍA BLANCA deben abonar una TUA de Cabotaje de \$16,68 (más IVA) junto con una sobretasa de \$23 (más IVA).

El área técnica expresa que estos valores entraron en vigencia con la Resolución ORSNA N° 32/12, del 28 de mayo de 2012 y se han mantenido inalterados desde entonces, aún cuando este Organismo Regulador ha dispuesto modificaciones al Cuadro



Tarifario del Sistema Nacional de Aeropuertos (SNA), ya que no obstante para aquellos aeropuertos fuera del Grupo A explotados por privados se difirió la puesta en vigencia de las modificaciones toda vez que dichas concesiones se regían por marcos normativos diferentes. Entre estos aeropuertos se encontraban los de Trelew, Bahía Blanca, y Neuquén.

En esta instancia, y ante la reciente entrada en vigencia de un nuevo Cuadro Tarifario, dispuesto por la Resolución ORSNA N° 168/2015, y en caso de resultar suficiente el acuerdo celebrado entre Concedente y Organismo Regulador, la GREF entiende que resulta propicio evaluar la posibilidad de extender las modificaciones, en aquellas tasas y servicios percibidas por la Concesión, incluyendo asimismo la Terminal del aeropuerto de la Ciudad de Bahía Blanca.

Destaca el área técnica que las razones por las cuales este Organismo Regulador hizo extensivo el incremento tarifario originalmente calculado para los aeropuertos integrantes del Grupo A al resto de los aeropuertos del SNA según surge de los Considerandos de la Resolución tuvieron que ver con una política de fomento al desarrollo de todo el sistema aeroportuario y que la exclusión de ciertos aeropuertos obedece más a las particularidades propias de las distintas concesiones provinciales o municipales, como es el caso en Bahía Blanca, y a la necesidad de consensuar las medidas con los respectivos concedentes.

La GREF manifiesta que la situación de la Terminal del Aeropuerto Comandante Espora de la Ciudad de Bahía Blanca, puede encuadrarse en ese contexto y, desde la óptica de esta Gerencia, no existen elementos que justifiquen la exclusión de este aeropuerto de las modificaciones establecidas por la Resolución ORSNA N° 168/15, con efectos sobre el resto del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA).

Asimismo, el área técnica señala la necesidad de la Concesión de generar una masa de ingresos necesaria y suficiente para su sostenimiento, dado que en tanto no es parte de un conjunto mayor de aeropuertos, no puede beneficiarse de los subsidios cruzados provenientes de aeropuertos superavitarios.

En el caso de BAHÍA BLANCA y dadas las constancias obrantes en esta Gerencia, es posible observar que tomando datos de 2013 y comprando con estimaciones para 2015 los ingresos han crecido en términos nominales (sin ajustar por poder adquisitivo) un total de NUEVE POR CIENTO (9%), mientras que las erogaciones se han incrementado en total un TREINTA Y SIETE (37%).

Aclara la GREF que este desbalance entre ingresos y egresos genera una situación de desequilibrio económico que podría afectar la calidad del servicio de no mediar corrección oportuna alguna. Todo ello, sin perjuicio de los análisis ordinarios de la ecuación económica financiera contractual, sobre la cual a la fecha no existen elementos para emitir opinión al respecto.

El área técnica señala que en total, la nueva tarifa implicaría para el usuario un incremento de PESOS QUIENCE CON OCHENTA CENTAVOS (\$15,80) al pasar el conjunto Tasa de Uso más Sobretasa (IVA incluido) de PESOS CUARENTA Y OCHOC (\$48) a PESOS SESENTA Y TRES CON OCHENTA CENTAVOS (\$63,80).

Siendo así, es opinión de esta Gerencia que podría incluirse a la Terminal de la Aeroestación Civil Comandante Espora de la Ciudad de Bahía Blanca como sujeto con derecho a percibir el nuevo Cuadro Tarifario, previa aceptación de la Municipalidad de Bahía Blanca, en su calidad de Concedente.



Sin perjuicio de lo anterior, la GREF considera oportuno también advertir a la firma AEROPUERTO DE BAHÍA BLANCA S.A. que dichas modificaciones serán tenidas en cuenta al momento de realizarse la próxima revisión de los términos de la Concesión, cuando esta tenga lugar.

Por último, el área técnica señala que un hecho adicional a considerar en dicha instancia será también el impacto de las modificaciones dispuestas por la Resolución ORSNA N° 73/15, en relación al cobro y percepción de la TUA abonada por pasajeros en transferencia, el cual es de aplicación en el ámbito del SNA.

Las tarifas resultantes serán para la Tasa de Uso de Aeroestación para Cabotaje la suma de PESOS VEINTINUEVE CON SETENTA Y TRES (\$29,73.-) y una Sobretasa para Cabotaje de PESOS VEINTITRES (\$23).

Al tomar intervención el Servicio Jurídico (Dictamen GAJ N° 244/15) destaca que por la Resolución ORSNA N° 32/12 se dispuso la entrada en vigencia del Cuadro Tarifario aprobado por Resolución ORSNA N° 126/11 en la Aeroestación Civil "COMANDANTE ESPORA" de la Ciudad de BAHÍA BLANCA de la PROVINCIA DE BUENOS AIRES a partir de su publicación en el Boletín Oficial de la REPÚBLICA ARGENTINA.

Recuerda la GERENCIA DE ASUNTOS JURÍDICOS (GAJ) que la Resolución ORSNA N° 168/15 aprobó el Cuadro Tarifario a aplicarse en todos los Aeropuertos que integran el SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA), disponiendo diferir la entrada en vigencia del Cuadro Tarifario aprobado para los Aeropuertos: "(...) "COMANDANTE ESPORA" de la Ciudad de BAHÍA BLANCA PROVINCIA DE BUENOS AIRES (...), dado que dichas concesiones se rigen por un marco normativo particular, por lo continuarán aplicando las tasas actualmente vigentes hasta tanto los Concesionarios y las respectivas Autoridades de Aplicación, en forma conjunta con el ORSNA, analicen las implicancias del Cuadro Tarifario en sus respectivos marcos normativos".

El Servicio Jurídico manifiesta que el Decreto N° 375/97 en su Artículo 17.7 otorga a este Ente Regulador 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", mientras que el Artículo 17.14 le otorga 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".

Asimismo, señala la GAJ que se amplió la validez del nuevo Cuadro Tarifario a todos los aeropuertos integrantes del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA), entendiéndose que ello implica otorgar una herramienta útil a los administradores de aquellos aeropuertos para poder realizar las tareas de mantenimiento.

El Servicio Jurídico entiende que ha sido tarea del Organismo Regulador realizar la revisión contemplando los parámetros establecido en el Acta Acuerdo de Adecuación del Contrato de Concesión, ratificada por Decreto N° 1799/07 y las variantes de los diferentes componentes de los ingresos y los egresos del Concesionario como así

también las inversiones realizadas, utilizando las pautas contenidas en los mecanismos elaborados por este Organismo a dicho fin.

La GAJ entiende que el ORSNA, a la luz del marco normativo vigente, es el encargado de la elaboración de los mecanismos de revisión de la PROYECCIÓN FINANCIERA DE INGRESOS Y EGRESOS DE LA CONCESIÓN, como también de la realización de la revisión de la PROYECCIÓN FINANCIERA DE INGRESOS Y EGRESOS DE LA CONCESIÓN y de adecuar las tarifas, como resultado de esa revisión.

Concluye la GAJ señalando que no tiene objeciones legales que efectuar respecto de la solicitud del Concesionario AEROPUERTO DE BAHÍA BLANCA S.A. de ajustar el valor de la Tasa de Uso de Aeroestación

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

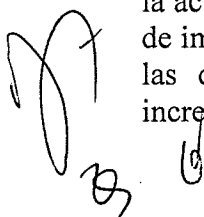
1. Disponer la aplicación del Cuadro Tarifario aprobado por Resolución ORSNA N° 168/15 en el Aeropuerto "COMANDANTE ESPORA" de la Ciudad de BAHÍA BLANCA de la PROVINCIA DE BUENOS AIRES a partir de su publicación en el Boletín Oficial.
2. Autorizar al Sr. Presidente del Directorio a suscribir el acto administrativo pertinente.

Punto 13 – El Señor Secretario General somete a consideración e informa sobre el expediente N° 127/06 por el que tramita actualmente el proyecto de Convenio Marco de Cooperación entre la FUERZA AÉREA ARGENTINA y este ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA) a los fines de ser suscripto por el señor Jefe de Estado Mayor General de la FUERZA AEREA ARGENTINA y el señor Presidente del Organismo Regulador.

El Servicio Jurídico (Dictamen GAJ N° 237/15) señala que el presente proyecto de convenio tiene como fin " tiene el objeto establecer el marco general para llevar a cabo acciones de cooperación, colaboración, asistencia técnica y profesional, capacitación y asesoramiento" (Cfr. cláusula Primera del proyecto de Convenio) entre la FUERZA AÉREA ARGENTINA (FAA) y el ORSNA para que, por medio de la realización de tareas conjuntas, cada una de las partes pueda desarrollar su cometido de la mejor y más eficiente manera, sirviéndose para ello de la asistencia y el apoyo de la otra parte en el marco de este convenio.

Destaca la GAJ que el documento analizado establece la vinculación formal de cooperación técnico-académica, en las áreas temáticas asociadas al quehacer institucional de éstas, como la capacitación y la formación profesional de los agentes de ambos organismos.

El Servicio Jurídico señala que el Decreto N° 375/97 en su articulado, estableció como funciones del Organismo Regulador, entre otras, la tarea de propender a la obtención de la infraestructura aeroportuaria adecuada para satisfacer las necesidades de la actividad aeronáutica y asegurar su eficiente explotación, como así también la misión de impulsar la adecuación de la capacidad aeroportuaria contemplando la integración de las diferentes zonas y territorios de nuestro país, como así también atender al incremento del tráfico aéreo.



Asimismo, recuerda la GAJ que el Decreto N° 1.799/07 ratificó el ACTA ACUERDO DE ADECUACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN, creándose el FIDEICOMISO DE FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS, una de cuyas cuentas está específicamente destinada a la financiación que de estudios que el ORSNA pueda realizar para Control y Regulación de la Concesión del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA).

Señala el Servicio Jurídico que el Organismo ha seleccionado a la FUERZA AÉREA ARGENTINA (FAA), quien posee conocimiento técnico específico sobre aviación, además de contar en su organización con establecimientos educativos y de formación con prestigio en la materia, como estratégico colaborador en la realización de los objetivos planteados.

En lo que hace a las cláusulas que contiene convenio marco propiciado, la GAJ manifiesta que el mismo establece un mecanismo de contención para que las partes elaboren planes de trabajo con fines específicos, los cuales se establecerán como convenios específico a este Convenio Marco, conforme lo establecido en la cláusula Segunda del acuerdo, objeto del presente dictamen.

Aclara el Servicio Jurídico que el Convenio en cuestión tiene una duración de CUATRO (4) años a partir de su firma previendo el mismo un mecanismo de rescisión con un plazo de notificación previo, contemplando en su Cláusula Tercera los mecanismos necesarios para preservar la confidencialidad de la información que las partes intercambien en el cumplimiento del convenio.

Explica la GAJ que en lo que se refiere a los aspectos a los cuales el ORSNA se ha comprometido, el presente acuerdo se encuentra constituido por obligaciones que no poseen contenido económico (Cláusula Cuarta).

Concluye el Servicio Jurídico señalando que no tiene objeciones de carácter jurídico que realizar al Convenio propiciado.

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

1. Aprobar el Convenio Marco de Cooperación entre la FUERZA AÉREA ARGENTINA (FAA) y el ORSNA, el que como Anexo V se incorpora a la presente Acta.
2. Autorizar al Sr. Presidente del Directorio a suscribir el Convenio mencionado en el punto 1.

A las 12:00 horas y no siendo para más, se dá por finalizada la reunión.