

ACTA N° 18/2010 DE REUNIÓN ABIERTA DE DIRECTORIO DEL ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA).

El día 12 de Octubre de 2010, siendo las 15.00 hs , se reúne en Reunión Abierta en los términos del Anexo VIII del Decreto N° 1172/03, 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, Brig. My. (r) Horacio OREFICE y, del Sr. Primer Vocal del ORSNA, Ing. Julio Tito MONTAÑA. Asiste a la Reunión, el Sr. Secretario General, Cdor. Patricio DUHALDE. Contándose con el quórum correspondiente, se da comienzo a la Reunión con el propósito de tratar el siguiente:

ORDEN DEL DIA

1- Expediente ORSNA N° 69/10 – Revisión de la Proyección Financiera de Ingresos y Egresos de la Concesión (PFIE), al 31 de diciembre de 2009, conforme lo dispuesto por el Acta Acuerdo de Adecuación del Contrato de Concesión, ratificada por Decreto N° 1799/07 – Tratamiento y Resolución.

Punto 1. El Sr. Secretario General somete a consideración del Directorio e informa sobre el Expediente N° 69/10, en el cual tramita la revisión de la Proyección Financiera de Ingresos y Egresos de la Concesión (PFIE), al 31 de diciembre de 2009.

Concurren a fin de informar sobre el presente punto y analizarlo el Sr. Gerente de Regulación Económica Financiera y Control de Calidad, Lic. Juan Pablo PICASSO y la Sra. Gerente de Asuntos Jurídicos, Dra. Graciela DE MARZI.

Cabe recordar que el Numeral 24.1 del Acta Acuerdo de Adecuación del Contrato de Concesión, ratificada por Decreto N° 1799/07, establece la Proyección Económica Financiera de Ingresos y Egresos (PFIE) de la Concesión para el período 2006 –2028.

La misma se encuentra expuesta en el Anexo V del Acta Acuerdo y constituye el detalle de ingresos y egresos relacionados con la prestación de los servicios concesionados, incluyendo las obligaciones de inversión y el saldo de los reclamos mutuos entre el Estado Nacional y el Concesionario AA 2000 SA.

El Numeral 6.5 de la Parte Cuarta del Acta Acuerdo, establece que deberán realizarse revisiones ordinarias y extraordinarias de la PFIE, cuando las circunstancias así lo ameriten.

Por su parte los Números 29.1 y 29.2 establecen un mecanismo de Revisión Ordinario Anual de la Proyección Financiera de Ingresos y Egresos que tiene por objeto verificar y preservar el equilibrio entre las variables integrantes de la referida proyección.

El mencionado mecanismo fue elevado a la Secretaría de Transporte, mediante la Resolución ORSNA N° 111/08, en el cual se establece la metodología necesaria a efectos de realizar el reequilibrio de la PFIE.

La GERENCIA DE REGULACIÓN ECONÓMICA FINANCIERA Y CONTROL DE CALIDAD (PROVIDENCIA GREFyCC N° 144/10) solicitó al Concesionario toda la documentación correspondiente a las erogaciones del año 2008 y 2009, advirtiendo que toda aquella documentación que no fuera presentada dentro de los plazos establecidos no sería tenida en cuenta en la presente revisión.

Handwritten signature and initials in black ink, located at the bottom left of the page.

El área técnica manifiesta que remitió al Concesionario con fecha 19 de marzo de 2010, el documento "Bases para la Revisión de la Proyección Financiera de Ingresos y Egresos del año 2010", las cuales resumen los lineamientos principales que sirven de guía para la revisión del año en curso.

La presente Revisión si bien se llevará a cabo como una Revisión Ordinaria Anual tendrá un carácter extraordinario, no en el sentido que define el Numeral 9.6 de los Mecanismos de Revisión, según el cual las revisiones extraordinarias siguen eventos o hechos puntuales y se realizan al sólo fin de restaurar un equilibrio previo, sino por el hecho de que en este caso, y por única vez se procederá a considerar la evolución de las distintas variables que integran la Proyección en forma integral al 31 de diciembre de 2009.

El objetivo de la Revisión es preservar el equilibrio entre las variables que integran la Proyección, entendiendo que la Concesión está en equilibrio cuando los ingresos aeroportuarios por los servicios prestados permitan recuperar en el plazo estipulado y en las condiciones de calidad definida todos los costos asociados a la prestación, así como una remuneración determinada por el costo del capital invertido.

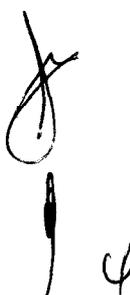
La Revisión también tiene por objetivo buscar fórmulas que permitan minimizar los costos (eficiencia productiva), teniendo en cuenta que este es uno de los problemas que presenta la regulación por tasa de retorno.

Respecto a la temática vinculada a la Calidad de Servicio, y sin perjuicio de las comunicaciones mantenidas con el Concesionario respecto a los parámetros que se han constituido en oportunidad de mejora, se advierte que el Nivel de Calidad de Servicios ha sido satisfactorio durante el período en análisis.

En lo que al control de los costos refiere, el área técnica informa que se ha trabajado de acuerdo con parámetros de control de costos, determinándose TRES (3) tipos de Ajustes Regulatorios: Ajustes Regulatorios de Tipo 1: son los que se realizan como consecuencia de la verificación realizada por el Área de Contabilidad Regulatoria en el marco de las auditorías de rutina tanto documental como de sistemas (SAP) al surgir elementos que implican una incorrecta asignación de determinados costos que no se corresponden en forma directa con la concesión; Ajustes Regulatorios de Tipo 2: Son las deducciones realizadas sobre aquellos ítems de costos que si bien se corresponden en forma directa con la concesión han sido juzgados por este Organismo como apartados del camino de la eficiencia; Ajustes Regulatorios de Tipo 3: estos ajustes tienen como objetivo primordial la creación de incentivos correctos tendientes a brindar mayor eficiencia a la Concesión.

Respecto a los Ingresos, la GREFyCC, tomando como fuente de información los datos que surgen de la Contabilidad Regulatoria incorporó a la Proyección los Ingresos Anuales Reales ocurridos para cada uno de los rubros correspondientes tomando como base las tarifas vigentes para los servicios regulados.

El área técnica señala que a los fines de la correcta identificación se han incorporado los Ingresos Aeronáuticos en forma conjunta con los No Aeronáuticos, incluyendo dentro de estos últimos los pertinentes a la actividad de depósito fiscales. No se han considerado los ingresos vinculados con ajustes contables, por no constituir una entrada efectiva de fondos (Ej. ajustes realizados a los efectos de la renegociación del contrato de concesión original y los ajustes de deuda mantenidas por operadores aéreos), computándose en la misma línea bajo el concepto de devengado, a fin de no evaluar los aspectos relacionados con la incobrabilidad y posterior acuerdo con operadores aéreos por deudas de Tasas Aeronáuticas (principalmente Aerolíneas Argentinas).



Asimismo, se examinó el comportamiento real ocurrido con relación al movimiento de aviones y pasajeros, como a los ingresos por ello generados y se mantuvieron las proyecciones de tráfico existentes.

El control de los ingresos aeronáuticos depende de una gran cantidad de variables de compleja medición, así lo abonado por los operadores aéreos en concepto de tasa de aterrizaje y estacionamiento depende entre otras variables de: la cantidad de aterrizajes efectuados en cada aeropuerto; los pesos máximos de despegue de cada aeronave que haya efectuado aterrizaje; los tipos de vuelos realizados etc. por lo que no es posible arribar a una facturación teórica para estas tasas a partir de los datos de movimiento aeroportuario, no obstante lo cual el Sistema de Contabilidad Regulatoria permite un control más ajustado de estos rubros de ingresos aeronáuticos.

Con respecto al resto de los ingresos aeronáuticos es útil a su vez mantener un control indirecto por medio del seguimiento de lo facturado por AA2000 a los operadores aéreos que utilizan los servicios aeroportuarios. Desde esta perspectiva el área técnica ha evaluado lo declarado por operadores aéreos a instancias de los procesos de circularización de saldos.

En lo referente a los Ingresos No Aeronáuticos la GREFyCC ha trabajado a partir de la información existente en los Balances de la Sociedad, debidamente auditados por Price & Waterhouse Co a los cuales se les ha realizado pruebas de consistencia.

Para convalidar la razonabilidad de los montos correspondientes a dicho ingreso el área técnica ha utilizado la metodología de la circularización de saldos con el objeto de obtener información externa por parte de los prestadores. Para realizar el análisis de la información correspondiente al segundo semestre del año 2008 y primer semestre del año 2009 se solicitó a 117 prestadores y líneas aéreas que remitieran los montos facturados en los distintos aeropuertos, junto con el envío de las Declaraciones de Ventas, los montos mensuales pagados al Concesionario durante dichos períodos, en concepto de canon fijo y/o variable; y los montos facturados por el Concesionario durante el segundo semestre del año 2008 y primer semestre del año 2009 en función de lo estipulado en las condiciones contractuales.

La GREFyCC señala que no existen diferencias significativas entre los ingresos que constan en los Estados Contables de la Sociedad y las pruebas de consistencia efectuadas.

Respecto a los Ingresos Correspondientes a la Terminal de Carga el área técnica señala que se ha generado un aporte adicional a partir de la transferencia total de la Terminal de Carga al ámbito de la Concesión.

Al respecto, cabe señalar que con fecha 30 de junio de 2009 operó el vencimiento de la Concesión de los Depósitos Fiscales otorgada oportunamente a favor de EDCADASSA, explotándose dicho servicio desde esas fecha por AA2000, manteniendo esta unidad de negocios la denominación comercial "TCA TERMINAL DE CARGAS ARGENTINA".

La GREFyCC manifiesta que dicha incorporación implicó para el segundo semestre del año 2009 ingresos adicionales por un monto aproximado de \$128,4 millones. Asimismo, se han incorporado los costos operativos de estas actividades, manteniéndose diferenciados del resto de los costos del Concesionario, de manera que fuera posible identificar en cada caso la contribución de los costos asociados a estas actividades a los costos operativos totales.

En total para el segundo semestre, las erogaciones realizadas bajo el concepto de la operación de cargas aéreas ascendió a los \$49,5 millones monto al cual hay que adicionarle el componente impositivo, principalmente el Impuesto a las Ganancias.



Respecto a las Inversiones, la GREFyCC consideró los costos efectivamente realizados de los proyectos verificándose que no alterasen los compromisos asumidos y que los cambios que pudieran ser incluidos en los planes quinquenales se ajustasen a lo dispuesto en el Numeral 6.11 del Acta Acuerdo.

El área técnica ha incorporado los controles físicos y contables pertinentes, incorporando al modelo económico financiero los datos que surgen del Registro de Inversiones para el período 2006-2008, mientras que para el caso del año 2009 se han adoptado los datos provisorios que surgen de los papeles de trabajo de las áreas de infraestructura y de contabilidad regulatoria. En caso de que los datos del 2009 sufran variaciones con respecto a los datos definitivos, los ajustes serán incorporados al próximo proceso de Revisión Anual.

La GREFyCC manifiesta que los datos para el período bajo análisis son los siguientes: todo ellos expresados en moneda de cada año:

- 2006: \$ 68.517.154
- 2007: \$ 88.041.021
- 2008: \$127.033.953
- 2009: \$195.000.000

El área técnica destaca que existen otros conceptos incluidos como inversiones registrables, tratándose en algunos casos de Inversiones pendientes de reconocimiento – situaciones reversibles – originadas entre otros motivos por facturas pendientes, documentación faltante, proyectos en análisis por parte del ORSNA. Por último se da el caso de situaciones irreversibles, relacionadas con erogaciones correspondientes a otros años, reserva de capacidad, entre otros factores, las que han sido deducidas de los montos a registrar.

La GREFyCC manifiesta que, al evidenciarse un atraso en la evolución de las inversiones a lo largo del quinquenio y compararlo con los compromisos asumidos en el Acta Acuerdo, existe un monto pendiente aproximado de \$383.229 millones, cuyo cumplimiento estimado fue asignado de la siguiente manera: un 10% durante el año 2010 y un 45% para cada uno de los siguientes años.

Al adicionarse los montos correspondientes al atraso de inversiones con las inversiones previstas para el período 2010-2012, se alcanzan valores de inversiones previstas para cada uno de estos años cercanos en promedio a los \$480 millones de pesos a precios de diciembre de 2009.

Con relación a los Gastos Operativos, tomando como fuente de información los estudios desarrollados por el Área de Contabilidad Regulatoria se incorporan a la Proyección los Egresos Anuales Reales ocurridos para cada uno de los rubros considerados dentro de este componente, teniendo en cuenta los ajustes (Tipo 1 y Tipo 2).

El área técnica manifiesta que los valores ingresados en cada una de las cuentas han sido controlados y se corresponden con: Balances Anuales Auditados; Balance de Sumas y Saldo y Sistemas SAP.

La GREFyCC detalla que sobre los valores, se han efectuado una serie de ajustes, entre ellos los denominados de Tipo 1, que consisten en eliminar aquellas erogaciones que no se corresponden en forma directa con la concesión, habiéndose descontado de los egresos de la concesión un total de \$ 10.062.898, discriminándose de la siguiente manera; 2006: \$5.004.568,05; 2007: \$155.260,04; 2008: \$18.279,11; 2009: \$4.884.790,20.

La GREFyCC a los fines del estudio y definición de los ajustes necesarios previó un procedimiento basado en 5 pilares fundamentales (CASAV); a) Cruzamiento y Control Contable (Análisis de Balance – SAP, etc); b) Análisis de la Estructura



Porcentual a nivel de cuenta y subcuenta contable (Enfoque Vertical); c) Seguimiento del impacto de la Evolución Anual Ajustada, según Indec por cuenta y subcuenta (Enfoque Horizontal) d) Auditoría documental en la Sede de la Empresa de cuentas seleccionadas a través de verificación de facturas, comprobantes, y conceptos incluidos en cada cuenta contable (Análisis Puntual Documental); e) Verificación de Información Complementaria originada por fuentes externas.

El área técnica manifiesta que a partir de dichos procedimientos ha sido posible la identificación de cuentas sobre las cuales era necesario realizar ajustes por tratarse de conceptos que no se correspondían con una concesión eficiente.

La GREFyCC señala que de la totalidad de los descuentos realizados se los puede discriminar por cuenta y subcuenta contable, habiéndose producido los ajustes principales en las siguientes cuentas: Remuneración y Cargas Sociales; Honorarios Varios; Honorarios de Abogados; Movilidad y Viáticos; Agasajos y Eventos; Gastos Bancarios; Publicidad en Medios; Alquileres Varios; Seguridad; Intereses Financieros y Otros.

Desde el enfoque regulatorio pautado, los ajustes mencionados, al disminuir riesgos en la concesión simulan el comportamiento del mercado en una empresa regulada, y así se contribuye con la concesión y con el concesionario en su intención de alcanzar financiamiento a tasas razonables.

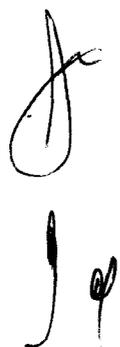
La GREFyCC manifiesta que el esquema regulatorio no sería completo, sino se introduce un esquema de incentivos a futuro (Tipo 3), siendo los mismos de carácter prospectivo, planteando en un horizonte temporal metas de reducción concretas, anticipando al Concesionario los montos máximos a tener en cuenta en las próximas revisiones. A tal fin el área técnica ha considerado un horizonte para estos ajustes hasta el año 2012, realizándose los ajustes sobre aquellas cuentas a las cuales se les ha efectuado ajustes de Tipo 2.

Respecto a los Índices, la GREFyCC manifiesta que la proyección se encuentra expresada en pesos constantes del año 2005, por lo que los valores corrientes de los años transcurridos deben ajustarse para poder ser expresados en moneda uniforme.

Al respecto, el área técnica señala que del análisis de las variaciones de precios vinculados con la Proyección se desprende que desde el 1º de enero de 2006, fecha de entrada en vigencia del Acta Acuerdo, hasta el 31 de diciembre de 2009, el Tipo de Cambio aumentó un 25 %, el Índice de Precios al Consumidor (IPC) lo hizo un 36%, el Índice de Precios Mayoristas (IPM) se incrementó en un 45 % y el Índice de la Construcción (ICC) aumentó un 81 %, el rubro Salarios (privado registrado) se incrementó en un 96 %, siendo todas las variaciones de precio calculadas a partir de los datos del INDEC.

La GREFyCC señala respecto al Descuento aplicado a IATA a partir del nuevo Cuadro Tarifario aprobado por Resolución ORSNA N° 10/09, que la evaluación de las bonificaciones a los operadores aéreos se pospondrá para la próxima Revisión Ordinaria, en el marco de un análisis puntual de la cuestión en atención a la responsabilidad que tiene el ORSNA en cuanto a la aplicación del Numeral 29.4 del Acta Acuerdo.

Asimismo, el área técnica ha efectuado una Comparación de los niveles de Tasa de Uso de Aeroestación Internacional a partir de la información del Manual de Cargos Aeroportuarios de IATA y la información suministrada por otros operadores aeroportuarios en distintos países, principalmente de la región. El resultado de la comparación arroja un promedio de US\$ 36,30 a pagar por pasajero en concepto de TUA y otros impuestos y tasas, con un máximo dentro de la muestra de US\$ 83,14 para el caso de Venezuela, y un mínimo de US\$ 11,05 para el caso de España. La misma



comparación fue realizada respecto de las Tasas de Usos de Aeroestación locales o de cabotaje. En este caso, el promedio a pagar por el pasajero en todo concepto identificado es de US\$ 8,64. Siendo que los valores en Argentina son casi la mitad de dicho promedio.

Respecto a la Proyección de Tráfico la GREFyCC manifiesta que el Modelo Económico Financiero al emplear datos reales de ingresos tanto aeronáuticos como no aeronáuticos no requiere comparaciones respecto de las tasas de crecimiento pasadas. Sin embargo resultan relevantes las proyecciones de tráfico a emplearse a partir de 2011, las cuales son consistentes con las consideradas por UNIREN y oportunamente remitidas por este Organismo.

La GREFyCC señala que de acuerdo con los principios, normas y metodologías antes comentadas se han redeterminado los niveles de rentabilidad alcanzados a través de la Proyección Financiera de Ingresos y Egresos a partir de la introducción de los ingresos y desembolsos reales de la concesión aeroportuaria para el período 2006-2009.

El área técnica asume, que se han tenido en cuenta los efectos que las variaciones de precios ocasionaron en la PFIE de la Concesión, tanto a partir de los ingresos como de los desembolsos realizados. A partir de los niveles de rentabilidad señalados se hace necesaria la realización de un reequilibrio de las variables de la proyección, de manera de asegurar la sustentabilidad del servicio en las condiciones pautadas entre el Concesionario y el ESTADO NACIONAL, situación que requiere la realización de acciones tendientes a la generación del reequilibrio de las expresiones matemáticas vinculadas con la PFIE.

Por lo que el área técnica concluye su informe señalando que: a) No se prevé la realización de cambios a las circunstancias referidas a las Tasas correspondientes a los Operadores Aéreos, manteniéndose de esta manera el descuento a las líneas aéreas que realicen vuelos internacionales y se encuentren en una situación de regularidad en el pago de tasas aeroportuarias, confirmándose de esta manera las políticas introducidas por Resolución ORSNA 10/09 en cuanto a la conveniencia y pertinencia de la aplicación del Numeral 29.4. del Acta Acuerdo. Teniendo en cuenta la propuesta efectuada se mantiene hasta la próxima revisión, el rebalanceo incluido en la Tarifa de Uso de Aeroestación Internacional equivalente a US\$ 4.57 y de US\$ 2.05 para la Tarifa de Uso de Aeroestación Regional; b) en la siguiente revisión se procederá a evaluar el impacto económico de las bonificaciones a los operadores aéreos, y el análisis de su correspondiente efectividad en el marco de un análisis puntual de la cuestión, en atención a la responsabilidad que tiene el ORSNA en cuanto a la aplicación del Numeral 29.4 del Acta Acuerdo firmada entre el Estado Nacional y Aeropuertos Argentina 2000 S.A; c) en la próxima Revisión deberá preverse la realización de un informe puntual respecto de la consistencia de los valores de ingresos y gastos correspondientes al Ejercicio 2010 de las actividades relacionadas con la exportación e importación de mercancías por vía aérea (TCA TERMINAL DE CARGAS ARGENTINA), donde se analizará el contenido de cada cuenta a partir de la observación de un período completo de operación, a través de las habituales tareas de control y supervisión que desarrolla este Organismo; d) Proponer la modificación del Cuadro Tarifario vigente, en el cual se encuentra contenido el reequilibrio de las variables contenidas en la PFIE, a partir de: Una variación tarifaria del 15% para las Tasas de Uso de Aeroestación Internacional y Regional, para los Aeropuertos de Primera y Segunda Categoría; Determinar el valor de la Tarifa de Uso de Aeroestación de Cabotaje en \$17.40 para los Aeropuertos de Primera Categoría y de \$12.60 para el Resto de los Aeropuertos.

La GERENCIA DE ASUNTOS JURÍDICOS toma la intervención que le compete (Dictamen GAJ N° 87/10), manifestando que si como conclusión de la revisión



de la PFIE se decide la modificación del Cuadro Tarifario, el ORSNA tiene la competencia para adecuar el monto de la nueva tarifa y ponerla en ejecución.

La GAJ agrega que el ORSNA es el órgano competente a fin de mantener en equilibrio la PFIE y preservar la ecuación económica financiera de la Concesión y como parte del mandato emanado del PODER EJECUTIVO NACIONAL se encuentra el de adecuar las tarifas que por los servicios que corresponda preste el Concesionario.

El Servicio Jurídico señala que el MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS dictó el día 19 de Diciembre de 2005, la Resolución N° 2000/05 la cual dispone en su artículo 1° que *“Déjese establecido que el señor Subsecretario de Coordinación y Control de Gestión deberá tomar intervención previa y necesaria respecto de la emisión de todo acto administrativo a dictar que involucre o incida en forma directa o indirecta sobre la fijación, determinación, ajuste, aumento o reducción de precios, tarifas, gravamen, canon, compensación, subvención, aranceles, subsidios, tasas y/o cargos, que propicien los Organismos o Reparticiones vinculados o dependientes administrativa o funcionalmente del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS”*.

Por lo que, la GAJ señala que toda vez que el producto de la revisión es la modificación del Cuadro Tarifario, el ORSNA en forma previa a su aprobación, deberá elevarlo al señor Subsecretario de Coordinación y Control de Gestión del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS para su intervención.

La GAJ concluye su dictamen señalando que, por los argumentos expresados, corresponde aprobar la Revisión de la Proyección Financiera de Ingresos y Egresos, correspondiente al 31 de diciembre de 2009, realizada por la GERENCIA DE REGULACIÓN ECONÓMICA FINANCIERA Y CONTROL DE CALIDAD.

Toma la palabra el Sr. Gerente de la GERENCIA DE REGULACIÓN ECONÓMICA FINANCIERA Y CONTROL DE CALIDAD, Lic. Juan Pablo PICASSO, y a modo de síntesis señala que, teniendo en cuenta:

- a) la necesidad de la realización del reequilibrio contractual de las variables contenidas en la Proyección Financiera de Ingresos y Egresos de la Concesión;
- b) la recuperación de los niveles de tráfico aéreo que alcanzan actualmente los niveles previstos en el Acta Acuerdo;
- c) Los compromisos asumidos en materia de inversiones plasmadas en la misma que se corresponden con dichos niveles de tráfico;
- d) Habiéndose analizado la conveniencia y pertinencia de preservar las bonificaciones vigentes a las compañías aéreas, dispuesta por la Resolución ORSNA N° 10/09;
- e) El resultado de las comparaciones efectuadas a nivel regional en materia de valores correspondientes a las Tasas de Uso de Aeroestación Internacional y de Cabotaje.

Propone reestablecer el equilibrio necesario contractual de la PFIE mediante un ajuste equivalente al 15% en los valores correspondientes a la Tasa de Uso de Aeroestación Internacional y Regional y de un 20% para la Tasa de Uso de Aeroestación de Cabotaje.



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

- 1- Incorporar como Anexo I copia de la Providencia GREFyCC N° 144/10 y del Dictamen GAJ N° 87/10.
- 2- Aprobar la Revisión de la Proyección Financiera de Ingresos y Egresos (PFIE) al 31 de diciembre de 2009, conforme lo dispuesto por el Numeral 29 de la Parte Cuarta del Acta Acuerdo de Adecuación del Contrato de Concesión, ratificada por Decreto N° 1799/07.
- 3- Conforme lo dispuesto en el punto anterior se propone el reequilibrio de las variables contenidas en la PROYECCIÓN FINANCIERA DE INGRESOS Y EGRESOS DE LA CONCESIÓN (PFIE), mediante una variación tarifaria del 15%, aplicándose este porcentaje de incremento para la Tasa de Uso de Aeroestación Internacional y Regional, tanto para los Aeropuertos de Primera y Segunda categoría. Asimismo resulta necesario fijar el valor de la Tarifa de Uso de Aeroestación de Cabotaje en \$17.40 para los Aeropuertos de Primera Categoría y de \$12.60 para el Resto de los Aeropuertos del SNA. Dicho equilibrio quedo expresado en la PROYECCIÓN FINANCIERA DE INGRESOS Y EGRESOS DE LA CONCESIÓN (PFIE) que se incorpora como Anexo II de la presente Acta.
- 4- Mantener lo dispuesto por la Resolución ORSNA N° 10/09 respecto a la conveniencia y pertinencia de efectuar las bonificaciones sobre las tasas aeronáuticas internacionales de manera tal que la tarifa resultante sea equivalente a la que se obtendría de aplicar una bonificación del 30% sobre los valores establecidos en Anexo II del Acta Acuerdo aprobada por Decreto 1799/2007, aplicándose dicha reducción a aquellas líneas aéreas que se encuentren en una situación de regularidad en el pago
- 5- Determinar que en la siguiente revisión se procederá a evaluar según la metodología allí descrita el impacto económico de las bonificaciones a los operadores aéreos, y el análisis de su correspondiente efectividad en el marco de un análisis puntual de la cuestión, en atención a la responsabilidad que tiene el ORSNA en cuanto a la aplicación del numeral 29.4 del Acta Acuerdo.
- 6- Impulsar la elevación al MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS, en virtud de lo dispuesto por la Resolución del MPFIPyS N° 2000/05, del proyecto de Acto Administrativo tendiente a modificar el Cuadro Tarifario vigente por el que se adjunta como Anexo III de la presente Acta, en el cual se encuentra contenido el reequilibrio de las variables contenidas en la PFIE, a partir de: una variación tarifaria del 15% para la Tasa de Uso de Aeroestación Internacional y Regional, tanto para los Aeropuertos de Primera y Segunda categoría; determinar el valor de la Tarifa de Uso de Aeroestación de Cabotaje en \$17.40. para los Aeropuertos de Primera Categoría y de \$12.60 para el resto de los Aeropuertos.
- 7- Autorizar al Sr. Presidente del Directorio del ORSNA a suscribir los Actos Administrativos pertinentes.

A las 16.30 horas y no siendo para más, se dá por finalizada la reunión.

