

ACTA N° 20/2010 DE REUNIÓN ABIERTA DE DIRECTORIO DEL
ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS
(ORSNA).

El día 13 de Octubre de 2010, siendo las 12:00 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 Secretario General, Cr. 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 N° 332/10** – Reglamento para la Contratación de Obras por parte de AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. a ser financiadas con fondos fiduciarios pertenecientes al “Patrimonio de Afectación para Financiamiento de Obras en los Aeropuertos que conforman el Grupo “A” del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA)” – Tratamiento y Resolución.
2. **Expediente N° 360/10** – AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 SOCIEDAD ANÓNIMA solicita autorización para ceder en garantía los ingresos percibidos a fin de obtener el financiamiento que resulta indispensable para el desarrollo de la Concesión, conforme el Numeral 30 del ACTA ACUERDO DE ADECUACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN, ratificada por Decreto N° 1799/07 – Tratamiento y Resolución.
3. **Expediente N° 377/10** – Incorporación Temporal del Aeropuerto de “EL PALOMAR” al SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA) – Tratamiento y Resolución.

Punto 1 - El Sr. Secretario General somete a consideración del Directorio e informa sobre el Expediente N° 332/10, por el cual tramita el Reglamento para Contrataciones que realice el Concesionario AA2000 con Fondos Fiduciarios pertenecientes a la Cuenta Fiduciaria del Patrimonio de Afectación para el Financiamiento de Obras en los Aeropuertos que conforman el Grupo “A” del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA) y/o a la Cuenta Fiduciaria del Patrimonio de Afectación para el Financiamiento de Obras del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA).

Cabe señalar que con la aprobación del “Contrato de Fideicomiso de Fortalecimiento del Sistema Nacional de Aeropuertos”, conforme los términos y condiciones que se establecen en el Subanexo III- A del ACTA ACUERDO DE ADECUACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN (Parte Quinta Numeral 1.1), surgió la necesidad de formular reglamentaciones orientadas a establecer las pautas en virtud de las cuales se hiciera efectiva la disposición de los fondos comprendidos en cada uno de las Patrimonios de Afectación que forman parte del Fideicomiso instrumentado.

En consecuencia, las distintas áreas del Organismo fueron convocadas a los efectos de redactar un documento que establezca los lineamientos que deberían ser respetados por Aeropuertos Argentina 2000 S.A. al seleccionar contratistas para



desarrollar obras financiadas con fondos del Fideicomiso, llevándose a cabo diversas reuniones de trabajo a tal fin.

La GERENCIA DE EVALUACIÓN Y CONTROL DE LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA (GEyCIA) (Providencia GEyCIA N° 490/10) formuló algunas consideraciones al proyecto sometido a consideración, sugiriendo la modificación de los Numerales 5.C.2 y 5 último párrafo, las cuales han sido analizadas e incorporadas al texto definitivo.

Por su parte la GERENCIA DE ADMINISTRACIÓN Y PRESUPUESTO (GAP) (Providencia GAP N° 338/10) adjuntó el Modelo de Libranza para la autorización de los pagos referidos a las contrataciones.

La GERENCIA DE REGULACIÓN ECONÓMICA FINANCIERA Y CONTROL DE CALIDAD (GREFyCC) (Providencia GREFyCC N° 140/10) expresó que de acuerdo a las reuniones mantenidas respecto del proyecto analizado, no surgen elementos adicionales que merezcan ser considerados con relación al ámbito de influencia de esa Gerencia.

Al tomar intervención el Servicio Jurídico (Dictamen GAJ N° 86/10) manifiesta que teniendo especialmente en consideración que es el ORSNA el responsable de dar las directivas previas al libramiento de los fondos por parte del Banco, se ha incorporado al reglamento en análisis lineamientos esenciales vinculados con la transparencia y publicidad en el procedimiento de selección de los contratistas que llevarán adelante las obras.

Destaca la GAJ que se ha previsto expresamente que: “Los principios generales a los que deberá ajustarse la gestión de las contrataciones, teniendo en cuenta las particularidades de cada una de ellas, serán:

- a) Razonabilidad del proyecto y eficiencia de la contratación para cumplir con el interés público comprometido y el resultado esperado.
- b) Promoción de la concurrencia de interesados y de la competencia entre oferentes.
- c) Transparencia en los procedimientos.
- d) Publicidad y difusión de las actuaciones.
- e) Responsabilidad de los agentes y funcionarios públicos que autoricen, aprueben o gestionen las contrataciones.
- f) Igualdad de tratamiento para interesados y para oferentes.”

En tal sentido, se han establecido pautas que resguarden la correcta selección de los contratistas, lo cual facilitará la tarea que debe llevar a cabo el Organismo previo a ordenar la disposición de Fondos del Patrimonio de Afectación en cuestión.

Cabe mencionar que este Reglamento será aplicable por AA2000 exclusivamente en aquellas contrataciones a ser financiadas con Fondos Fiduciarios pertenecientes a la Cuenta Fiduciaria del Patrimonio de Afectación para el Financiamiento de Obras en los Aeropuertos que conforman el Grupo “A” del Sistema Nacional de Aeropuertos y/o a la Cuenta Fiduciaria del Patrimonio de Afectación para el Financiamiento de Obras del Sistema Nacional de Aeropuertos en cuanto corresponda, destacando asimismo la necesidad de que las obras se encuentren previamente autorizadas por el ORSNA conforme el procedimiento previsto por la Resolución ORSNA N° 36/08 “Reglamento para la Autorización, Fiscalización, Habilitación y Aprobación de OBRAS” y contempladas en la Programación Financiera de las Cuentas Fiduciarias. Todo ello conforme se indica en el Acta Acuerdo.

Destaca el Servicio Jurídico que mención aparte merece el “Reglamento Operativo del Fideicomiso de Fortalecimiento del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA)”, que resulta aplicable a la coordinación de las funciones

del BANCO DE LA NACIÓN ARGENTINA, con la SECRETARÍA DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN, y el ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS, y de éstos últimos entre sí, a fin de cumplir acabadamente con la ejecución del Contrato de Fideicomiso de Fortalecimiento del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA).

En dicho instrumento se reglamentan los aspectos vinculados con el pago efectivo que debe realizar el BANCO DE LA NACIÓN ARGENTINA en su carácter de Fiduciario a los sujetos que son informados como beneficiarios, tanto por el ORSNA como por la SECRETARÍA DE TRANSPORTE según corresponda.

El Servicio Jurídico sostiene que una vez seleccionado el Contratista por AA2000 conforme los lineamientos establecidos en el proyecto sometido a consideración, corresponderá aplicar a continuación el Reglamento Operativo en todo lo que se refiere a la documentación y trámites necesarios para disponer de los Fondos del Fideicomiso por parte del BANCO DE LA NACIÓN ARGENTINA.

Por último, manifiesta la GAJ que el Reglamento Operativo citado se ocupa de regular las contrataciones que se efectúen con fondos del "Patrimonio de Afectación para el Financiamiento de Obras del Sistema Nacional de Aeropuertos" (11,25%), siempre que no sean realizadas por AA2000 en cuyo caso será de aplicación el reglamento aquí propiciado.

En tal sentido, recordemos que el Acta Acuerdo de Adecuación del Contrato de Concesión ratificada por Decreto N° 1799/07, prevé con respecto al "Patrimonio de afectación para el financiamiento de Obras del Sistema Nacional de Aeropuertos" que:

"Administración de los bienes fideicomitidos: se encomienda la administración de este patrimonio de afectación al fiduciario (con el destino exclusivo descripto en el numeral (i)) de conformidad con las instrucciones que le imparta la SECRETARÍA DE TRANSPORTE de la NACIÓN, previo dictamen del ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA). El fiduciante, en su carácter de CONCESIONARIO, podrá presentar ante el ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA) propuestas para llevar a cabo obras, las cuales, así como las que proponga el Organismo Regulador, serán elevadas a la SECRETARÍA DE TRANSPORTE de la NACIÓN quien decidirá la correspondiente aplicación de los recursos fideicomitidos."

En atención a que el Patrimonio de Afectación precitado, contempla la posibilidad de que el Concesionario realice obras con dichos fondos, se ha hecho extensivo el Reglamento aquí analizado a esta circunstancia.

Concluye la GAJ que no posee observaciones que formular al Reglamento propiciado.

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

1. Aprobar el "Reglamento para Contrataciones que realice el Concesionario AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 SOCIEDAD ANÓNIMA con Fondos Fiduciarios pertenecientes a la Cuenta Fiduciaria del Patrimonio de Afectación para el Financiamiento de Obras en los Aeropuertos que conforman el Grupo "A" del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA) y/o a la Cuenta Fiduciaria del Patrimonio de Afectación para el Financiamiento de Obras del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA)" de conformidad con lo dispuesto en el Acta Acuerdo de Adecuación del Contrato de Concesión,

ratificada por Decreto N° 1799/07, el que como Anexo I se incorpora a la presente Acta..

2. Autorizar al Sr. Presidente del Directorio a suscribir el Acto Administrativo pertinente.

Punto 2 - El Sr. Secretario General somete a consideración del Directorio e informa sobre el Expediente N° 360/10, en el cual tramita la presentación efectuada por el Concesionario AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. referente a la emisión de Obligaciones Negociables que emitirá por hasta U\$S 250.000.000 (Nota AA2000-ADM-775/10 y 788/10), solicitando autorización al ORSNA para ceder parte de sus ingresos en garantía, de conformidad con lo previsto en el Numeral 30 del Acta Acuerdo de Adecuación del Contrato de Concesión, ratificada por Decreto N° 1799/07.

La GERENCIA DE REGULACIÓN ECONÓMICA FINANCIERA Y CONTROL DE CALIDAD (GREFyCC) (Providencia GREFyCC N° 142/10) manifiesta que AA2000 emitirá Obligaciones Negociables por un valor de hasta U\$S 250.000.000 en una clase con vencimiento en 2020, cediendo parte de los ingresos por TASAS DE USO DE AEROSTACIÓN INTERNACIONAL y REGIONAL y en los derechos de cobro sobre la actividad comercial del FREE SHOP, instrumentándose dicha cesión a través de un Contrato de Fideicomiso celebrado con la Compañía SUD INVERSIONES Y ANÁLISIS S.A..

El área técnica, manifiesta que de la documentación presentada por el Concesionario (Prospecto de Obligaciones Negociables y Contrato de Cesión Fiduciaria y Fideicomiso) surge que se encuentra asegurada la posición del ESTADO NACIONAL al mantener en resguardo los porcentajes determinados en los Numerales 5 y 14 de la mencionada Acta Acuerdo.

Asimismo, la GREFyCC considera que la garantía resulta de disponibilidad relativamente ágil en tanto y en cuanto se centraliza en el Sistema BSP de IATA, en los Operadores Aéreos, y en un solo prestador muy significativo de productos y servicios (FREE SHOP), presumiendo que podría obtenerse una tasa de interés ventajosa al reducirse los riegos por cobranza.

Con relación al monto solicitado frente a los compromisos asumidos contractualmente, es opinión de esa Gerencia que en los términos planteados, la emisión de las Obligaciones Negociables por valor de hasta U\$S 250.000.000 garantizadas con ingresos de la Concesión no debe afectar el normal desarrollo de la Concesión, convirtiéndose en una herramienta importante a los fines del cumplimiento de las pautas contractuales en materia de inversión, toda vez que el total de las Obligaciones emitidas se volcará a obras.

El Servicio Jurídico (Dictamen GAJ N° 89/10) toma la intervención que le compete, manifestando que conforme surge del análisis del Numeral 30 del Acta Acuerdo, se advierte que ha sido voluntad del ESTADO NACIONAL incorporar la "Cesión en Garantía" como una herramienta de financiamiento para el Concesionario, dejando claramente establecido cuales son los ingresos que bajo ninguna circunstancia podrán verse alcanzados por dicha Cesión.

El Servicio Jurídico agrega que las pautas establecidas en el Acta Acuerdo se encuentran orientadas a preservar, bajo cualquier circunstancia, la continuidad y calidad en la prestación del servicio aeroportuario.

El debido resguardo de los derechos del ESTADO NACIONAL sobre la Concesión determina la existencia de ingresos que AA2000 no puede ceder a un



tercero, ya sea porque el ESTADO NACIONAL tiene derecho a cobrarlos en virtud de un derecho estipulado en el Contrato de Concesión o porque ciertas restricciones del Contrato de Concesión impiden o prohíben la cesión o transferencia de tales ingresos.

Quedan incluidos dentro de dicho concepto, los fondos necesarios para el repago de la deuda con el Gobierno Nacional y los ingresos afectados al "Fideicomiso de Fortalecimiento del Sistema Nacional de Aeropuertos" de conformidad con lo previsto en la Parte Quinta y el Subanexo III-A del Acta Acuerdo, conforme lo detallado a continuación: (i) el 15% de los ingresos totales derivados del Contrato de Concesión conforme se los defina en el Fideicomiso FSNA; (ii) el 7% de los Ingresos por Tasas Aeroportuarias Internacionales; y (iii) el 100% del producido de los Cargos Tarifarios Específicos Futuros netos de Gastos de Recaudación.

Asimismo, el Servicio Jurídico advierte que cualquier cláusula o condición establecida en la documentación presentada por AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. que implique apartarse de los derechos del ESTADO NACIONAL no podrá ser invocada contra el Concedente.

Por lo que el Servicio Jurídico, concluye que resulta viable, ajustándose a lo establecido en el Numeral 30 del Acta Acuerdo, autorizar la cesión en garantía de los ingresos del Concesionario por la suma de hasta U\$S 250.000.000.

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

1. Incorporar como Anexo la Providencia GREFyCC N° 142/10 y el Dictamen GAJ N° 89/10.
2. Autorizar al Concesionario AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A., conforme lo establece el Numeral 30 del Acta Acuerdo de Adecuación del Contrato de Concesión, ratificada por Decreto N° 1799/07, a ceder en garantía ingresos de la concesión por la suma de hasta U\$S 250.000.000 en los términos y condiciones detalladas en las presentaciones del Concesionario de fecha 21 de septiembre de 2010 y de fecha 30 de septiembre de 2010 (Nota AA2000-ADM-775/10 y Nota AA2000-ADM-788/10), conforme lo dispuesto en el punto de la presente acta.
3. Autorizar al Sr. Presidente del Directorio del ORSNA a suscribir el acto administrativo pertinente.

Punto 3 - El Sr. Secretario General somete a consideración del Directorio e informa sobre el Expediente N° 377/10, por el cual tramita la propuesta de Incorporación Temporal del Aeropuerto de "EL PALOMAR" de la Provincia de BUENOS AIRES, al SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA), atento el cierre por mantenimiento del AEROPARQUE "JORGE NEWBERY" de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES.

Por Nota ANAC N° 569/10 la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA (ANAC) expresa que en su calidad de Autoridad Aeronáutica ha efectuado un análisis exhaustivo del Área Terminal BAIRES (TMA), concluyendo que el Aeródromo de "EL PALOMAR" deberá absorber parte de la aviación comercial regular, de la aviación general y de vuelos no regulares derivados del cierre temporal del Aeroparque, por cuanto el mismo cuenta con sistemas de aproximación instrumental de precisión (ILS) que permitirían la operación de un



sin número de aeronaves comerciales que realizan vuelos domésticos, posibilitando de esta manera la flexibilización de la operación del Aeropuerto Internacional "MINISTRO PISTARINI" de EZEIZA.

Consecuentemente, la ANAC solicita a este Organismo que arbitre las medidas conducentes a fin que AA2000 afronte los aspectos requeridos a ese Aeródromo, como tareas accesorias y complementarias a la reparación de la pista del Aeroparque "JORGE NEWBERY".

Señala la GERENCIA DE PLANIFICACIÓN FEDERAL Y SEGURIDAD AEROPORTUARIA que a efectos de la adecuación del citado aeródromo deben ejecutarse las siguientes obras:

1) Cerco y Camino Operativo:

- Se prevé la construcción de 8 Km. de Cerco Operativo y su correspondiente camino, cumplimentando las distancias mínimas exigidas acorde a las superficies limitadoras de obstáculos Anexo 14 de OACI, obra que posteriormente será completada de acuerdo al Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, Apéndice N° 17, Item 3.2.3.
- Desmalezado en todo el sector que queda entre pista y el nuevo Cerco y RESA, poda de árboles que interfieran con las superficies limitadoras de obstáculos y retiro de elementos en franja que no sean frangibles.
- Nivelación de franja de seguridad;
- Reparación del entubamiento del canal que pasa a 140 metros del extremo de pista hacia el Norte, por degradación y rotura del conducto, lo que genera depresiones dentro de la RESA.
- Reubicación de la caseta de guardia (Puesto ECO) fuera de la franja de pista (próxima a Cab 16) con su correspondiente iluminación y torre.

2) Programa de Prevención de Peligro Aviario y Fauna:

- Una vez realizado el estudio biológico de las especies por parte de la Autoridad Aeronáutica, el Concesionario deberá desarrollar un plan de mitigación, con las medidas activas y pasivas a desarrollar en el tiempo que el aeropuerto se encuentre en operaciones.

3) Energía Secundaria:

- Se debe dotar de UPS para los Puntos de Alimentación Críticos, y se deberá prever un Grupo Electrónico para la Aeroestación, Aire Acondicionado, Sistema de Audio, etc, y los containers a utilizar por las diferentes Líneas Aéreas.

4) Trabajo de Adecuación en la Terminal Existente:

- La terminal existente cuenta con una superficie aproximada de 440m². Esta conformada por una pasarela semicubierta de acceso, un área de circulación interna principal, un hall de check-in con 4 mostradores de atención, una pequeña área de servicios (bar / núcleo sanitario), y una sala unificada de embarque y arribos orientada al sector de plataforma. El edificio se complementa con algunas oficinas operativas.
- El estado de mantenimiento es regular y se considera necesario realizar una serie de trabajos de adecuación y puesta a punto tales como:
 - Limpieza integral de todo el edificio.
 - Pintura integral interior y exterior (incluidas tareas de sellado).
 - Verificación de funcionamiento y ajustes de instalaciones (eléctricas/sanitarias/aire acondicionado, etc.).



- Desmontaje de carpinterías en los puntos de conexión y empalme con las áreas de ampliación.
- Intervenciones en el pasillo de circulación principal según esquema de funcionamiento.
- Desmontaje Cinta de Equipaje.
- Tareas generales (colocación cintas antideslizantes, reemplazo de lámparas, etc.).
- Señalética de uso, Señalética de escape / extintores contra incendio (verificación existentes y provisión nuevos).
- En forma complementaria se deberán incorporar y/o ampliar diversos sistemas e instalaciones tales como.
 - Red de Voz y Datos. Puesta en funcionamiento de los Puestos de Check-In /balanza.
 - Sistemas CCTV.
 - Instalación Máquina de Rayos X (adecuación instalación eléctrica).
 - Servicios generales.

5) Trabajo de Ampliación de Terminal:

- De acuerdo a lo informado la terminal será utilizada para vuelos comerciales domésticos/regionales y vuelos de aviación general/ejecutiva. Debiéndose prever eventualmente la simultaneidad máxima de DOS (2) operaciones. El esquema de ampliación planteado tiene como prioridades los siguientes aspectos:
 - Generar nuevas áreas de uso que se complementen con la superficie existente logrando un partido funcional unificado y adecuado a las necesidades.
 - Implementar soluciones de rápida ejecución debido al poco tiempo disponible.
 - Generar el menor impacto posible en el edificio existente y su entorno.

6) Instalaciones y Servicios: Se deberá considerar el equipamiento necesario para cada sala (divisores tipo tensabarrier, tandem de sillas, mamparas divisorias, etc.) como así también el correspondiente a los puestos y mostradores de control.

Todas las áreas deberán contar con las instalaciones necesarias para su correcto funcionamiento (instalación eléctrica, voz y datos, CCTV, audio, señalética general de uso, señalética de escape / extintores contra incendio.) y con los servicios necesarios para el pasajero y operadores, tales como iluminación, ventilación, aire acondicionado, asistencia de personal, baños, etc. Se han incluido en el esquema sectores diferenciados para la ubicación de los núcleos sanitarios y para los espacios operativos de los Organismos Oficiales (Migraciones, PSA, SENASA, Sanidad de Frontera, etc.).

7) Sanidad Aeroportuaria: Se contempla un sector destinado a Sala de Primeros Auxilios en la Terminal. Se deberá prever un sector para el estacionamiento de la Ambulancia que dispondrá el Concesionario en el marco del Servicio de Sanidad Aeroportuaria, servicio éste que incumbe la atención médica de emergencia y primeros auxilios en las terminales aéreas y anexos como ser: estacionamientos y zonas de ingreso, teniendo la responsabilidad de la atención sanitaria para aquellos casos de emergencias médicas y primeros auxilios que se presenten y no provengan de un accidente aéreo.

Se deberá hacer las coordinaciones con la Jefatura de Brigada para poder hacer uso de las Instalaciones de Sanidad con que cuenta dicha Jefatura en caso de ser necesario algún tipo de derivación que no pueda ser atendida por el mencionado Servicio de Sanidad contemplado en la terminal.

8) Pista, Calle de Rodaje y Plataforma:

- Reparación de sectores que generan FOD en pista, rodajes y plataforma C130.
- Limpieza mecánica de juntas de pistas y riego de herbicida.
- Sellado de juntas con prioridad en zona crítica central.
- Perfilado de borde de pista hasta los 2,5 metros de borde antes de las luces instaladas.
- Balizamiento:
 - reemplazo de lámparas del Sistema de Iluminación de Pista.
 - mejoramiento del aislamiento de circuitos, reposición de artefactos y lámparas faltante en calle de rodaje.
 - reubicación de artefacto de umbral 16 en cantidad de 5 en barra de ala.
 - reposición artefactos extremo de pista desde 34 (rojos en umbral 16).
 - reposición 8 reflectores faltantes en columna de Plataforma Civil.
 - reforzar iluminación Plataforma Pelota-Paleta y C130.
 - reponer lámpara fuera de servicio de obstáculo en GP, LOC (1), VOR y RVR (2).
- Señales:
 - repintar señales de pista, con las modificaciones mínimas de configuración de Zona de Toma de Contacto, y Punto de Visada.
 - repintar señales de las calles de rodajes en su actual geometría, incorporando Señales Obligatorias en Punto de Espera.
 - pintar líneas y barras de parada en Plataforma.

9) Prevención incendio Plataforma y Terminal:

Se deberá dotar a la Plataforma y Terminal de los Sistemas contra Incendio portátiles. Como también se deberá proveer señalética de emergencia y facilitación.

- **PLATAFORMA:**
 - 4 Carros de polvo de 50kg. Triclase (distribuidos convenientemente);
- **CARPA N° 1: 940 m²**
 - 1 Carro de polvo de 50kg triclase y 4 matafuegos de 10 kilos triclase ABC
- **CARPA N° 2: 700 m²;**
 - 1 Carro de polvo de 50kg triclase y 3 matafuegos de 10 kilos triclase ABC;

10) Bomberos: Se deberá disponer en el horario de operaciones del Aeropuerto de una Dotación de Bomberos capacitados para cualquier incidente que se produjera dentro de la Terminal o en las inmediaciones de la misma, conforme al Decreto N° 163, Capítulo 13 "Obligaciones del Concesionario", Item N° XIV "... Las prestaciones a cargo del Concesionario, sin perjuicio de la colaboración que él y su personal deberán facilitar en todo caso de siniestro, abarcará únicamente aquellos incendios distintos de los que, conforme al Decreto 934/70, encuadren dentro del concepto de "accidente de aviación", cuya investigación y medidas de prevención corresponden a dependencias de la Fuerza Aérea Argentina. Las obligaciones a cargo del Concesionario, en cuanto a incendios dentro del recinto aeroportuario, estarán referidas a los recaudos que deberá adontar contando para ello en cada aeropuerto

con equipamiento suficiente e idóneo y de personal entrenado, provisto por sí o por terceros, sin perjuicio de acudir llegado el caso a servicios públicos o privados de bomberos si los hubiere, de tal manera de proporcionar todas las medidas que contribuyan a la máxima seguridad posible de las personas y bienes dentro de dicho recinto aeroportuario”.

11) Coordinador / Administrador: Es opinión que la administración y mantenimiento de la Terminal debe ser asumido por la Empresa Aeropuertos Argentina 2000 S.A., debiendo asignar un Coordinador/Administrador cumpliendo las funciones inherentes al mencionado cargo.

Concluye el área técnica que la operación en el Aeródromo “EL PALOMAR” facilitará las funciones de fiscalización y contralor por parte del ORSNA, destacando además dos beneficios fundamentales: redundará en la mejora de la facilitación a los pasajeros, dado que no se concentrará toda la operación en el Aeropuerto Internacional “MINISTRO PISTARINI” de EZEIZA y no deberá reducirse significativamente la cantidad de movimientos de las líneas comerciales regulares y no regulares, al no saturarse el Aeropuerto de SAN FERNANDO.

Al tomar intervención el Servicio Jurídico (Dictamen GAJ N° 88/10) destaca que la ANAC por Nota ANAC N° 569/10 informó al ORSNA que el Aeródromo “EL PALOMAR” debería absorber parte de la aviación comercial regular, de la aviación general y de los vuelos no regulares derivados del cierre temporal del Aeroparque “JORGE NEWBERY” de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, mencionando asimismo que dicho aeródromo requería aprestos, los que solicitó sean absorbidos por el Concesionario AA2000 como tareas accesorias y complementarias a la reparación de la pista del Aeroparque Metropolitano.

Asimismo expresa la GAJ que el cierre Temporal del Aeroparque “JORGE NEWBERY”, por ser el principal aeropuerto doméstico de la REPÚBLICA ARGENTINA, acarrea un déficit sensible al sistema.

Destaca la GAJ que la designación del Aeródromo de “EL PALOMAR” por sus cualidades favorables a la seguridad de las operaciones aéreas obliga al ORSNA a extremar los recaudos para que el mismo cumpla con las necesidades de infraestructura requerida para la gestión de pasajeros, equipaje y carga, propia del transporte aerocomercial, debiendo atenuarse en la medida de lo posible, la merma en la calidad del servicio que reciban los usuarios afectados por el cierre de Aeroparque.

Las competencias conferidas al ORSNA permiten que, siguiendo las proyecciones y evolución del tráfico aéreo, sea el encargado de fijar los requerimientos y necesidades a cumplir para determinar las incorporaciones y/o desafectaciones futuras de aeropuertos al SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA), no limitándose dicha competencia a registrar los aeropuertos que son necesarios para la prestación de los servicios terrestres indispensables para servir al tráfico interjurisdiccional, sino que paralelamente establece normas, sistemas y procedimientos técnicos requeridos para administrar, operar, conservar y mantener los aeropuertos integrantes del SNA.

Señala el Servicio Jurídico que al caso en cuestión no le resulta aplicable, prima facie, las prescripciones del Reglamento aprobado por Resolución ORSNA N° 109/01.

No obstante ello, considera la GAJ que resulta necesario ratificar la postura asumida por el Organismo en la Nota ORSNA N° 783/10, toda vez que las inversiones que requiere el Aeródromo de “EL PALOMAR” para asistir al transporte aerocomercial, son una consecuencia directa derivada de las obras a encarar sobre la

pista del Aeroparque "JORGE NEWBERY", coincidiendo con lo sostenido por la GPFySA en el sentido de instruir a AA2000 a que asuma las obligaciones que las áreas técnicas determinen, inherentes al carácter de Administrador del Aeropuerto, designando responsable al efecto.

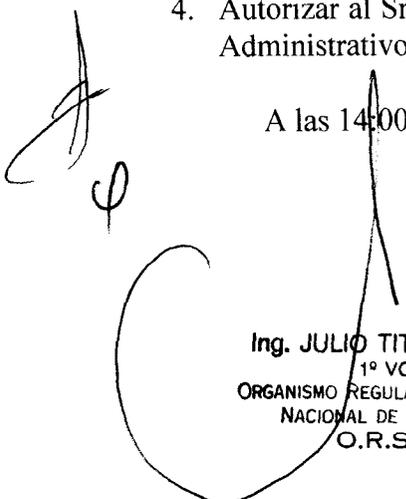
En función de lo expuesto la GAJ considera conveniente declarar la asimilación temporal del Aeródromo "EL PALOMAR" -durante el período que actúe en reemplazo del Aeroparque "JORGE NEWBERY"- a un aeropuerto del SNA, entendiéndose asimismo necesario ratificar la Nota ORSNA N° 783/10 en el sentido de instruir a AA2000 a que efectúe las inversiones que requiere el mencionado aeródromo para asistir al transporte acrocomercial y que las mismas sean tratadas como una consecuencia directa derivada de las obras a encarar sobre la pista del Aeroparque "JORGE NEWBERY".

Por último, concluye que deberá instruirse a AA2000 a que asuma las obligaciones que las áreas técnicas determinen y que sean inherentes al carácter de Administrador del Aeródromo EL PALOMAR, designando un responsable al efecto y asimismo reiterarse la Nota ORSNA N° 833/10 instando a las autoridades competentes a que, en función de las necesidades operativas y atendiendo a las particularidades del mencionado aeródromo, coadyuven a que, durante el trance que representa el cierre del Aeroparque, no se afecte a los usuarios en forma desmedida.

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

1. Incorporar Temporalmente el Aeródromo "EL PALOMAR" al SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA) durante el período que permanezca cerrado el Aeroparque "JORGE NEWBERY" por las obras de mantenimiento.
2. Ratificar la postura asumida por el Organismo en la Nota ORSNA N° 783/10, instruyendo a AA2000 a que asuma las obligaciones que las áreas técnicas determinen, inherentes al carácter de Administrador del Aeropuerto, designando responsable al efecto.
3. Reiterar la Nota ORSNA N° 833/10 instando a las autoridades competentes a que, en función de las necesidades operativas y atendiendo a las particularidades del mencionado aeródromo, coadyuven a que, durante el trance que representa el cierre del Aeroparque, no se afecte a los usuarios en forma desmedida.
4. Autorizar al Sr. Presidente y/o al Primer Vocal del Directorio a suscribir el Acto Administrativo pertinente.

A las 14:00 horas y no siendo para más, se dá por finalizada la reunión.


Ing. JULIO TITO MONTAÑA
1º VOCAL
ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA
NACIONAL DE AEROPUERTOS
O.R.S.N.A.


Brigadier Mayor (R) HORACIO A. OREÑO,
PRESIDENTE
Organismo Regulador del Sistema
Nacional de Aeropuertos
ORSNA