

ACTA N° 23/2010 DE REUNIÓN ABIERTA DE DIRECTORIO DEL ORGANISMO
REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA).

El día 30 de Noviembre de 2010, siendo las 11.00 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 N° 409/10** – Refuncionalización Área de Movimiento del Aeroparque “JORGE NEWBERY” de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES– Tratamiento y Resolución.

Punto 1- El Sr. Secretario General somete a consideración del Directorio e informa sobre el Expediente N° 409/10, en el cual tramita la presentación efectuada por AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 SOCIEDAD ANÓNIMA en fecha 13 de octubre de 2010 (Nota AA2000-OPER-821/10) poniendo en conocimiento del Organismo que a partir del 1° de diciembre de 2010 el Aeroparque “JORGE NEWBERY” contará con un nuevo layout de su plataforma comercial, adecuándose de esta forma a los últimos requerimientos formulados por las compañías aéreas a partir de la incorporación de nuevas aeronaves.

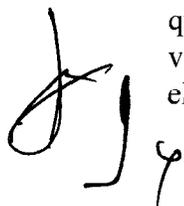
Señala el Concesionario que la configuración propuesta prevé el alojamiento de 29 posiciones de aeronaves Clase C, de las cuales 25 serían remotas y 4 con acceso a pasarelas telescópicas.

Que consecuentemente le corresponde al ORSNA fijar las pautas y criterios a los que debe ajustarse AA2000 para la asignación de posiciones de estacionamiento que dispongan de pasarelas de embarque / desembarque.

Señala la GERENCIA DE REGULACIÓN ECONÓMICA FINANCIERA Y CONTROL DE CALIDAD (GREFyCC) (Providencia GREFyCC N° 164/10) que debe considerarse que las pasarelas telescópicas resultan un bien/servicio escaso con relación a la demanda de operaciones aéreas que registra el Aeroparque Metropolitano, debiendo los usuarios mayormente acceder a las aeronaves utilizando el servicio de traslado de pasajeros en plataforma por ómnibus.

Por ello, es opinión de la GREFyCC que en forma complementaria a los criterios de asignación usualmente considerados para la administración de este tipo de servicios pueden delinearse otros criterios adicionales para la asignación de las pasarelas telescópicas, citándose a modo de ejemplo los plasmados en la Resolución ORSNA N° 11/10 MANUAL DE FUNCIONAMIENTO DEL AEROPUERTO DE EZEIZA, Numeral 12 PROCESO DE ASIGNACIÓN DE LOS RECURSOS OPERATIVOS CENTRALIZADOS DEL AEROPUERTO,.

El área técnica considera a las pasarelas telescópicas como “recursos operativos del aeropuerto”, toda vez que forman parte de: “(...) aquellas instalaciones y/o servicios que son competencia exclusiva del Explotador del Aeropuerto y cuya utilización se vincula directa o indirectamente con la actividad aeronáutica.”, siendo el Concesionario el que establece los procedimientos de coordinación y metodologías para atender las



solicitudes y para asignar los recursos involucrados, debiendo asegurar la observancia de las reglas naturales de competencia.

La GREFyCC sostiene que es necesario tener en cuenta que como criterio de asignación de las pasarelas no es posible utilizar la variable precio, como puede ocurrir en otros mercados, toda vez que no pueden ser sometidas a un procedimiento de competencia entre los posibles interesados, ya que dichos precios se encuentran regulados por el ESTADO NACIONAL a través de la TASA DE USO DE PASARELAS TELESCÓPICAS, donde se estableció un valor por cada media hora o fracción, de utilización equivalente a DÓLARES ESTADOUNIDENSES CINCUENTA (US\$ 50,-) en casos de vuelos internacionales y PESOS CINCUENTA (\$50,-) para los vuelos de cabotaje.

El área entiende razonable analizar otro criterio objetivo, como puede ser la escala de operación generada por cada operador aéreo, teniendo en cuenta todo el ámbito del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA), ya que, es allí donde radica y pueden denotarse los impactos sociales derivados de la política aerocomercial de la Nación en beneficio de sus habitantes.

De esta manera, el área técnica advierte claramente que actualmente las Empresas AEROLÍNEAS ARGENTINAS y AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS, se encuentran operando regularmente un total de 48 rutas a 33 destinos de cabotaje, registrando importantes incrementos en la cantidad de pasajeros transportados a nivel nacional, regional o internacional, posicionándolas claramente como líderes del mercado aerocomercial en la REPÚBLICA ARGENTINA.

Las precitadas aerolíneas tienen a su cargo la mayor parte del tráfico de pasajeros del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA) y dentro del cabotaje desarrollan importantes tareas de fomento en aquellas rutas que no resultan económicamente rentables, pero sí esenciales para la integración de zonas distantes dentro de nuestro país, teniendo en cuenta su gran extensión geográfica y la reducida cantidad de habitantes por Km², convirtiéndose en un elemento primordial para el desarrollo de las economías regionales y la satisfacción individual y colectiva de sus habitantes.

Señala la GREFyCC que sólo desde el Aeroparque "JORGE NEWBERY", AEROLÍNEAS ARGENTINAS y AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS, tienen un promedio de 77 salidas diarias, situación que lo consolida como líder en el mercado y que en numerosos aeropuertos, no necesariamente rentables, son las únicas frecuencias disponibles para el transporte aéreo.

Consecuentemente, el área técnica manifiesta que de acuerdo al volumen de pasajeros y tráfico involucrado y la dispersión geográfica de su operación en el país, las precitadas líneas aéreas ostentan el 1º y el 2º lugar en el ranking de líneas aéreas, como principales clientes del Concesionario AA2000 incluyendo la facturación tanto por tasas reguladas como por ingresos no aeronáuticos.

Concluye la GREFyCC que de acuerdo con las circunstancias mencionadas, sumadas a la verificación de condiciones de la importancia económica y sobre todo social que reviste la operatoria de AEROLÍNEAS ARGENTINAS y AUSTRAL, podrían emplearse criterios relacionados con la importancia en la magnitud de la escala de operación como elemento decisivo a la hora de determinar el uso de la infraestructura de servicios regulados, donde la competencia por precio no puede ejercer su rol natural de generador de equilibrios entre la oferta y la demanda.

Al tomar intervención el Servicio Jurídico (Dictamen GAJ N° 106/10) destaca que las pasarelas telescópicas son recursos operativos del aeropuerto. Forman parte de aquellas instalaciones y/o servicios que son competencia exclusiva del Explotador del

Aeropuerto y cuya utilización se vincula directa o indirectamente con la actividad aeronáutica, resultando necesario que al operar las mismas se tomen los recaudos técnico operativos necesarios que contribuyan a la seguridad de la operación, en ese orden de ideas, si bien encontramos en la normativa OACI textos de orientación para los Estados, a través de los manuales operativos se recuerda que, a pesar de que estos no son obligatorios desde el punto de vista legal, se elaboran para complementar los SARPS (STANDARD AND RECOMMENDED PROCEDURES) y facilitar su aplicación.

Señala la GAJ que al operar las pasarelas se deberá tomar en cuenta el factor humano y su capacitación y en cuanto a su mantenimiento deberán reunir las condiciones técnico operativas emitidas por el fabricante, siendo responsabilidad del explotador mantener en vigencia el grado óptimo de operatividad de las mismas debiendo respetarse los planes de mantenimiento establecidos por el constructor.

Al analizar los criterios de asignación de posiciones con servicio de pasarelas telescópicas no debemos olvidar que nos encontramos frente a un hecho técnico complejo, que requiere el respeto de las normas, recomendaciones y manuales específicos dictados por las autoridades competentes, tal como lo señala la GERENCIA DE PLANIFICACIÓN FEDERAL Y SEGURIDAD AEROPORTUARIA (Providencia GPFySA N° 555/10).

El Numeral 19 del ACTA ACUERDO DE ADECUACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN ratificada por Decreto N° 1799/07 establece que el Concesionario AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. tendrá a su cargo el control y coordinación de las operaciones y actividades en plataforma.

Expresa el Servicio Jurídico que por Resolución ORSNA N° 96/01 se aprobó el "REGLAMENTO GENERAL DE USO Y FUNCIONAMIENTO DE LOS AEROPUERTOS DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS", que en su Artículo 16.8 establece: "El estacionamiento en posición de contacto mediante pasarela telescópica asignada, deberá ajustarse al tiempo y forma establecidos por el Explotador del aeropuerto. En caso que el estacionamiento se prolongue por más tiempo que el fijado por el Explotador del aeropuerto, éste podrá disponer el traslado de la aeronave fuera de la posición de contacto".

A los efectos de garantizar criterios objetivos de distribución, eficiencia en la prestación del servicio y óptimo aprovechamiento de la infraestructura aeroportuaria, corresponde considerar mandatos como los de igualdad, libre acceso y no discriminación en el uso de la infraestructura aeroportuaria, establecidos en el Artículo 14 del Decreto N° 375/97, sin desconocer las políticas estratégicas delineadas por el Gobierno Nacional, en especial aquellas referidas al transporte aerocomercial.

El Artículo 15 de la Ley Nacional de Política Aero comercial N° 19.030 dispone: "Para la realización de los servicios internacionales regulares se tendrá como instrumento elegido a AEROLÍNEAS ARGENTINAS, que queda así designada como la empresa idónea ejecutora de la política aerocomercial de transporte del Estado, a cuyos efectos, el PODER EJECUTIVO NACIONAL propenderá a que su equipamiento responda eficientemente a las necesidades del servicio".

Señala la GAJ que por la Ley N° 26.466 se declararon de Utilidad Pública las acciones de las Empresas AEROLÍNEAS ARGENTINAS SOCIEDAD ANÓNIMA y AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS CIELOS DEL SUR SOCIEDAD ANÓNIMA y de sus Empresas controladas: OPTAR SOCIEDAD ANÓNIMA, JET PAQ SOCIEDAD ANÓNIMA y AEROHANDLING SOCIEDAD ANÓNIMA.

Asimismo por el Artículo 5° del Decreto N° 2348/08 se instruyó al MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y

SERVICIOS a formular un Plan General de Negocios para las Empresas cuyas acciones han sido declaradas de utilidad pública, el que deberá contemplar el reequipamiento y el mejoramiento de los servicios prestados, debiendo garantizarse la naturaleza federal del servicio público de transporte aerocomercial de pasajeros, correo y carga.

El Servicio Público de Transporte Aerocomercial de Cabotaje constituye un servicio esencial para la comunidad, cuya prestación el ESTADO NACIONAL debe asegurar en forma general, continua, regular, obligatoria, uniforme, garantizando al máximo posible la conectividad de todo el territorio nacional.

Las empresas contempladas por la Ley 26.466, conforme lo informado por la GERENCIA DE REGULACIÓN ECONÓMICA, FINANCIERA Y CONTROL DE CALIDAD y la información estadística adjuntada, se encuentran operando 48 rutas a 33 destinos de cabotaje y, como uno de los resultados del proceso de transformación antes apuntado, registran importantes incrementos en la cantidad de pasajeros transportados a nivel nacional, regional e internacional, posicionándolas claramente como líderes del mercado aerocomercial en la REPÚBLICA ARGENTINA.

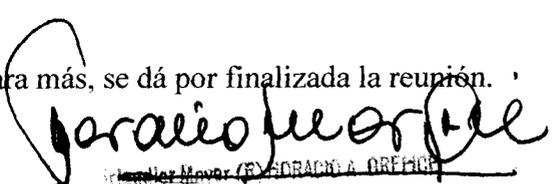
El Artículo 4º de la Ley Nacional de Política Aerocomercial N° 19.030 establece: "el Estado adoptará las medidas pertinentes para lograr una adecuada infraestructura que permita concretar los fines señalados en los Artículos 2º y 3º de la citada ley".

Concluye el Servicio Jurídico entendiendo que resulta necesario fijar nuevas pautas y criterios a los que debe ajustarse el Concesionario AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. para la asignación de posiciones de estacionamiento que dispongan de pasarela de embarque/desembarque, señalando que a los efectos de coadyudar a la política aerocomercial diseñada por el ESTADO NACIONAL, el Concesionario deberá dar prioridad a la asignación de posiciones de estacionamiento servidas por pasarelas de embarque/desembarque a AEROLÍNEAS ARGENTINAS y AUSTRAL designadas por la Ley de Política Aerocomercial N° 19.030, y por la Ley N° 26.466 y sus normas modificatorias y concordantes.

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

1. Instruir a AA2000 S.A., a fin de que, en su carácter de Explotador de Aeropuertos del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA) y en cumplimiento de sus funciones de coordinación y control de las operaciones y actividades en plataforma, asigne las posiciones de detención en plataforma conforme a criterios objetivos de asignación de recursos aeroportuarios y respetando las normas, recomendaciones y manuales específicos dictados por las autoridades competentes.
2. A los efectos de coadyuvar a la política aerocomercial diseñada por el ESTADO NACIONAL, el Concesionario AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 SOCIEDAD ANÓNIMA dará prioridad en la asignación de posiciones de estacionamiento servidas por pasarelas de embarque/desembarque a las empresas designadas por la Ley Nacional de Política Aerocomercial N° 19.030 y por la Ley N° 26.466 y sus normas modificatorias y concordantes.
3. Autorizar al Sr. Presidente del Directorio a suscribir el Acto Administrativo pertinente.

A las 12:20 horas y no siendo para más, se da por finalizada la reunión.


Presidente del Directorio
Directorio del ORSNA
Organismo Regulador del Sistema
Nacional de Aeropuertos
ORSNA