

ACTA N° 3/2009 DE REUNION ABIERTA DE DIRECTORIO DEL ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA).

El día 22 de enero de 2009, 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, del Sr. Vicepresidente del ORSNA, Alejandro ORCHANSKY, del Sr. Primer Vocal del ORSNA, Dr. Alejandro GRANADOS y del Sr. Segundo Vocal del ORSNA, Ing. Julio Tito MONTAÑA. Asiste a la Reunión la Jefa de Departamento de la Secretaría General, Lic. Yamila YAÑEZ.

Contándose con el quórum correspondiente, se da comienzo a la Reunión con el propósito de tratar el siguiente:

ORDEN DEL DIA

- 1- Expediente 563/08 – Revisión de la Proyección Financiera de Ingresos y Egresos de la Concesión de Aeropuertos Argentina 2000 S.A., correspondiente a los años 2006 – 2007, conforme lo dispuesto por el Acta Acuerdo de Adecuación del Contrato de Concesión, ratificada por Decreto N° 1799/07 - Tratamiento y Resolución.

Punto 1 - La Secretaría General somete a consideración del Directorio e informa sobre el Expediente N° 563/08, en el cual tramita la revisión de la Proyección Financiera de Ingresos y Egresos de la Concesión (PFIE), correspondiente a los años 2006 - 2007.

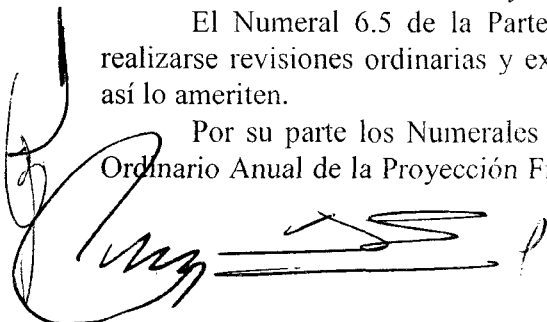
Concurren a fin de informar sobre el presente punto y analizarlo el Gerente de Regulación Económica Financiera y Control de Calidad, Lic. Juan Pablo PICASSO y el Jefe de Departamento Técnico Legal de la GERENCIA DE ASUNTOS JURÍDICOS, Dr. Fernando BRAVO. Asiste a los mismos fines el Jefe de Departamento del Area de Coordinación General y Relaciones Institucionales, Dr. Ariel MAQUEZ.

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) para el período 2006 –2028.

La misma se encuentra expuesta en el Anexo 5 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 Numerales 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.

Asimismo, el Numeral 29. 4. determina: “En oportunidad de realizarse la primer revisión de la Proyección Financiera de Ingresos y Egresos el ORSNA deberá analizar la conveniencia y pertinencia de: a) Promover un sistema de reducción de tasas de al menos un 25% a las compañías aéreas que inicien nuevos vuelos a partir de la citada revisión con el objeto de estimular el crecimiento del número de operaciones internacionales de las líneas aéreas a la Argentina – en los aeropuertos concesionados; b) Extender las reducciones de tasas ante el incremento de tráfico de pasajeros sobre las previsiones establecidas en el contrato, aplicando por cada punto porcentual de crecimiento adicional a las previsiones un descuento de tres puntos porcentuales en las tasas internacionales de las compañías aéreas, con un tope del 15%; c) Proponer un sistema de rebalanceo de las tasas a fin de garantizar la protección del usuario del sistema de aeronavegación de cabotaje y de la competitividad sistémica del modelo de navegación con el objeto de: i) favorecer el transporte de cabotaje con reducciones y/o eliminaciones de la tasa de uso de aeroestación doméstica, ii) reducir un 30% las tasas internacionales de las líneas aéreas; y iii) readecuar las tasas de uso de aeroestación internacional”.

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.

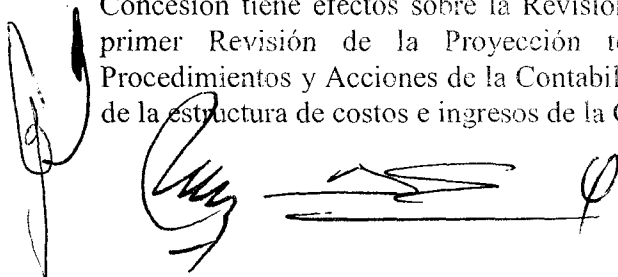
El Concesionario, mediante Nota AA2000 –DIR –720/08, plantea los problemas económicos generados por hechos de terceros que provocan a su entender un grave desequilibrio de la PFIE, solicitando al ORSNA analizar y aplicar distintas medidas que permitan adaptar la proyección económica financiera de ingresos y egresos a las nuevas circunstancias existentes.

La GERENCIA DE REGULACIÓN ECONÓMICA FINANCIERA Y CONTROL DE CALIDAD toma intervención (Providencia GREFYCC N° 5/09), señalando que corresponde proceder a la revisión de la PFIE, en virtud de las circunstancias que afectan tanto al mercado aeroportuario como las relacionadas al contexto local e internacional.

La GREFYCC señala que del análisis de las variaciones de precios vinculados con la PFIE se desprende que desde el 1° de enero de 2006, fecha desde la cual tiene efectos el Acta Acuerdo, hasta el 31 de diciembre de 2007, el Tipo de Cambio aumentó un 4%, el Índice de Precios al Consumidor (IPC) lo hizo un 19%, el Índice de Precios Mayorista (IPIM) se incrementó en un 23% y el Índice de la Construcción (ICC) aumentó un 43%, cifra similar a la variación ocurrida en el rubro Salarios. Todas las variaciones referidas a los Precios fueron calculadas a partir de los datos del INDEC.

El área técnica señala que las variaciones de precios ocurridas en nuestro país han provocado un deterioro en la PFIE, afectando en menor medida los índices vinculados a los ingresos en comparación a los relacionados con los desembolsos (costos e inversiones).

La GREFYCC aclara que toda vez que el Acta de Adecuación del Contrato de Concesión tiene efectos sobre la Revisión correspondiente a los años 2006 – 2007, la primer Revisión de la Proyección tendrá carácter transitoria hasta tanto los Procedimientos y Acciones de la Contabilidad Regulatoria permitan un acabado análisis de la estructura de costos e ingresos de la Concesión



En tal sentido, el área técnica explica que se ha finalizado solamente la revisión de lo concerniente a las inversiones realizadas en el Grupo "A" de Aeropuertos del SNA para el período 2006 –2007, restando concluir las tareas pertinentes relacionadas con los ingresos y los gastos de la concesión, encontrándose ambas tareas actualmente en curso.

Por Resolución ORSNA N° 1/09, se determinó que corresponde registrarse en el registro de inversiones la suma de \$57.868.457,16 para el período 2006 y de \$69.893.657,93, para el período 2007.

Por otra parte, la GREFyCC manifiesta que respecto a los datos relativos a los Ingresos se ha trabajado a partir de la información existente en los Balances de la Sociedad, debidamente auditados por Price & Waterhouse Co., realizándose las pruebas de consistencia, tanto para el caso de los Ingresos Aeronáuticos como de los No Aeronáuticos, no surgiendo diferencias significativas entre los ingresos que constan en los Estados Contables de la Sociedad y las pruebas de consistencia efectuadas. Sin perjuicio de ello de surgir diferencias a partir de la tarea que efectúe el Área de Contabilidad Regulatoria, éstas serán meritadas en la siguiente revisión tarifaria que tenga lugar.

Con respecto a los gastos, la GREFyCC ha tomado el criterio impuesto por la UNIREN, el cual se basa en trabajar con los datos de la oferta hasta tanto se concluya la elaboración de los procedimientos de Contabilidad Regulatoria, siendo ajustados los datos pertinentes incluidos en el Acta Acuerdo por los índices de variación de precios asociados a cada línea de la proyección.

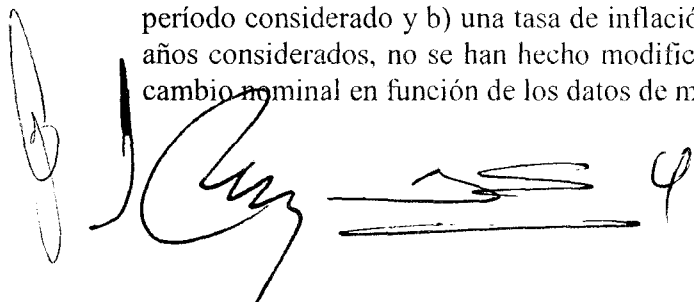
El área técnica aclara que el modelo previsto contempla aspectos estrictamente económicos, correspondiendo que las cuestiones financieras sean tenidas en cuenta en la primer revisión ordinaria que tenga lugar, ya que la presente revisión, es de naturaleza transitoria y sólo busca recomponer el equilibrio cuyo deterioro se debió a factores vinculados a los índices de precios.

Por ello la GREFyCC señala que no se analizan las circunstancias relacionadas con la incobrabilidad del período ni con lo referido a la ejecución de los compromisos derivados de la Afectación Específica de Ingresos (AEI), los que serán evaluados en el momento correspondiente, a partir de la constitución y puesta en marcha de los mecanismos previstos (Contabilidad Regulatoria, Fideicomisos).

El área técnica destaca que teniendo en cuenta lo estipulado en el Numeral 8.4. del Mecanismo de Revisión Ordinario Anual de la PFIE, elevado por Resolución ORSNA 111/08, se procedió a calcular la variación tarifaria media necesaria a los efectos del reequilibrio del flujo de fondos contenido en la mencionada Proyección.

El incremento tarifario medio necesario asciende al 35,7%, aplicable a todas las tarifas aeronáuticas percibidas por AA2000, con excepción de la Tasa de Uso de Pasarelas Telescópicas, para la cual no se considera pertinente la realización de ajustes en función de la comparación efectuada por idénticos servicios en otros aeropuertos del mundo.

En tal sentido, el área técnica manifiesta que a los efectos de la estimación de los ingresos futuros, dado que la PFIE, según consta en el Anexo 5 del Acta Acuerdo, fue realizada teniendo en cuenta: a) un tipo de cambio nominal sin modificaciones durante el período considerado y b) una tasa de inflación igual a cero para todos y cada uno de los años considerados, no se han hecho modificaciones al respecto, actualizando el tipo de cambio nominal en función de los datos de mercado actualmente relevados.

A large, stylized handwritten signature in black ink is written over a horizontal line. To the left of the signature is a circular stamp, and to the right is a small handwritten mark resembling the number '4'.

Por otra parte, con relación a lo estipulado en el punto 8.4. del Mecanismo anteriormente citado, debe observarse lo establecido en el Numeral 29.4 del Acta Acuerdo, antes referido.

La GREFyCC agrega que de acuerdo con ello, con fecha 19 septiembre de 2008 se firmó un Acuerdo entre el ORSNA, AA2000 SA y los representantes de las compañías aéreas (IATA) a los efectos de realizar un descuento sobre las tasas internacionales, a través de notas de crédito desde el mes de septiembre de 2008 hasta la finalización de la revisión a realizarse por el ORSNA.

Con relación a los criterios a tener en cuenta en oportunidad de realizarse las bonificaciones, el área técnica opina que no deberían sufrir variaciones respecto del Numeral Sexto del referido Acuerdo, el cual dispone: "Las bonificaciones y notas de crédito no serán otorgadas a aquellas compañías aéreas que no se encuentren en una situación de regularidad (a estos efectos no se considerará irregular la existencia de reclamos judiciales en torno de los Decretos 577/02 y 1910/02 por sumas devengadas con anterioridad al Decreto 1799/07)".

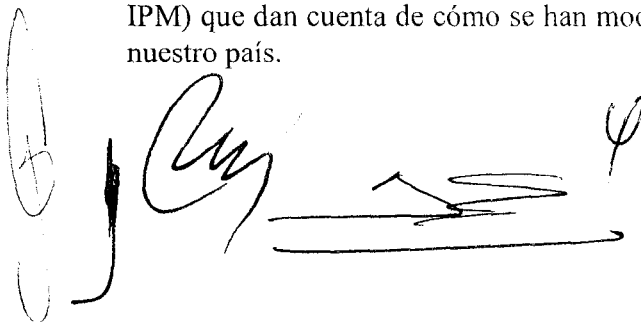
A fin de no alterar las recomendaciones efectuadas respecto a las bonificaciones, la GREFyCC manifiesta que las mismas deberían otorgarse de forma tal que aplicadas sobre los valores vigentes en el Cuadro Tarifario impliquen un descuento del 30% sobre los valores vigentes al momento de la celebración del Acta Acuerdo entre IATA, ORSNA y AA2000 S.A..

La GREFyCC señala que dado el equilibrio existente entre las variables de la Concesión, una reducción de este tipo podría llevar a una situación de desequilibrio de la ecuación económica, motivo por el cual es necesario buscar un mecanismo que permita llevar adelante esta política sin alterar el normal financiamiento de los servicios aeroportuarios.

El área técnica efectuó una comparación entre las tasas aeroportuarias abonadas en una serie de países seleccionados, cuya evolución se sigue periódicamente. De ello se observa cómo en el caso de las tasas abonadas por los operadores aeroportuarios en vuelos internacionales, los valores oscilan en torno al promedio de los países seleccionados en la muestra. Por el contrario, si se observan las tasas abonadas por los pasajeros internacionales las mismas se encuentran entre las más bajas, muy por debajo del promedio alcanzado (Anexo 5 de la Providencia GREFyCC N° 5/09).

En el caso de las Tasas de Uso de Aeroestación de Cabotaje, la disparidad con los valores cobrados en otros países es aún más marcada, toda vez que la Tarifa de Uso de Aeroestación de Cabotaje de nuestro país es inferior a los U\$S 2 y el promedio para los países seleccionados es de U\$S 15.

El área técnica presenta la evolución de una serie de indicadores (IPC, ICC e IPM) que dan cuenta de cómo se han modificado los precios internos de la economía de nuestro país.

The image shows several handwritten signatures and stamps. On the left, there is a large, stylized signature. To its right, there is another signature, followed by a horizontal line and a small circular stamp containing a symbol. Further right, there is another signature and a small circular stamp. The bottom of the page is mostly blank.

Evolución IPC, ICC e IPIM, 1998-2008.

Año	IPC (1999=100)*	Var. 1998=100	ICC (1993=100)*	Var. 1998=100	IPIM (1993=100)*	Var. 1998=100
1998	102	0%	99	0%	106	0%
1999	101	-1%	99	0%	102	-4%
2000	100	-2%	97	-2%	106	0%
2001	99	-3%	96	-3%	104	-2%
2002	124	22%	121	23%	184	73%
2003	141	38%	140	42%	217	104%
2004	147	44%	160	62%	233	119%
2005	161	58%	184	86%	253	138%
2006	179	76%	221	124%	279	162%
2007	195	91%	265	169%	307	189%
2008	211	107%	310	214%	345	225%

\* Promedio anual

Fuente: elaboración propia en base a datos del INDEC

Pese a las variaciones observadas en la mayoría de los precios en el período considerado, que se reflejan en el incremento del Índice de Precios al Consumidor, el Índice de Costo de la Construcción y el Índice de Precio Internos Mayoristas del 107%, 214% y 225%, respectivamente, las Tarifas de Uso de Aeroestación, tanto nacionales como internacionales, han mantenido los valores establecidos en el inicio de la concesión.

Por lo que la GREFYCC señala la necesidad de actualizar la TUA de Cabotaje por encima de la variación media determinada, situando la misma en \$14,5, cifra equivalente a los U\$S 4,00, calculado al tipo de cambio determinado para el modelo, monto sustancialmente menor a los promedios vigentes en América Latina.

Por otra parte, la GREFYCC agrega que el atraso en materia de los valores correspondientes a las tarifas aeroportuarias incide no solamente sobre la concesión del Grupo "A" de Aeropuertos sino que constituye un obstáculo al desarrollo aeroportuario también en aquellos aeropuertos del Sistema que se encuentran fuera de dicho Grupo.

Sin perjuicio de ello, esa Gerencia considera que para los Aeropuertos que se encuentren fuera del Grupo "A" y que son explotados por privados, corresponde diferir la puesta en vigencia del cuadro Tarifario, toda vez que las concesiones de dichos aeropuertos requieren un análisis particular de los respectivos marcos normativos.

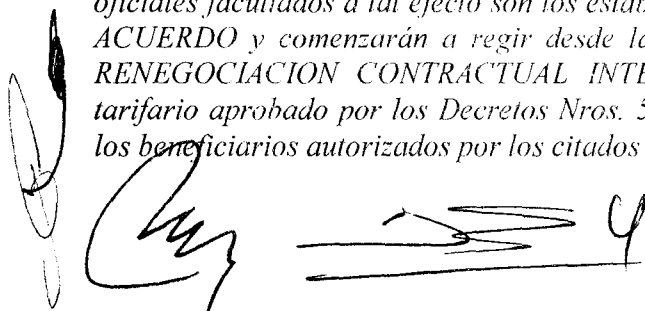
Por todo lo expuesto, la GREFYCC recomienda: 1) Proponer la modificación del Cuadro Tarifario vigente, en el cual se encuentra contenido el reequilibrio de las variables contenidas en la PFIE, a partir de una variación media tarifaria del 35.7%, aplicándose este porcentaje de incremento a todas las tarifas con excepción de la Tasa de Uso de Pasarelas Telescópicas; 2) determinar el valor de la Tarifa de Uso de Aeroestación de Cabotaje en \$14.5. para los Aeropuertos de Primera Categoría y de \$10.15 para el Resto de los Aeropuertos; 3) En el marco de las funciones asignadas a este Organismo Regulador en el Numeral 29.4. del Acta Acuerdo, determinar 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 el Anexo II del Acta Acuerdo aprobada por Decreto 1799/2007. Dicha reducción sería aplicable a aquellas líneas aéreas que se encuentren en una situación de regularidad en el pago,

identificando el monto de la reducción efectuada en cada factura emitida por el Concesionario Aeropuertos Argentina 2000 S.A.. Asimismo esta reducción debería ser merituada en la próxima revisión tarifaria que tenga lugar, realizándose un estudio de la efectividad de tal política de reducción, a los efectos de evaluar su conveniencia futura. Para las Tarifas correspondientes al Aterrizaje y Estacionamiento de cabotaje no se proponen incrementos, en línea con los incentivos propuestos a la industria aeronáutica tendiente al crecimiento y desarrollo del mercado aeronáutico. 4) Teniendo en cuenta la propuesta efectuada en el punto anterior, a fin de reestablecer el equilibrio entre las variables de la Concesión para llevar a cabo el Rebalanceo propiciado, sería necesario efectuar un incremento adicional al propuesto respecto a la Tarifa de Uso de Aeroestación Internacional equivalente a U\$S 4.57. Asimismo, debería realizarse con el mismo sentido un incremento de U\$S 2.05 para la Tarifa de Uso de Aeroestación Regional; 4) Hacer extensivo el nuevo Cuadro Tarifario a todos los Aeropuertos que integran el SNA. Para los Aeropuertos que se encuentren fuera del Grupo "A" y que son explotados por privados corresponde diferir la puesta en vigencia del Cuadro Tarifario, toda vez que las concesiones de dichos aeropuertos requieren de un análisis particular de los respectivos marcos normativos. En tal sentido, propone suspender la entrada en vigencia del Cuadro Tarifario propuesto, en los Aeropuertos: "Almirante Zar" de la Ciudad de Trelew, Provincia de Chubut; "Comandante Espora" de la Ciudad de Bahía Blanca, Provincia de Buenos Aires; "El Calafate" de Calafate, de la Provincia de Santa Cruz; "Malvinas Argentinas" de la Ciudad de Ushuaia, de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur; "Pte Perón" de la Ciudad de Neuquén, de la Provincia de Neuquén, hasta tanto los concesionarios y las respectivas Autoridades de Aplicación, en forma conjunta con el ORSNA, analicen las implicancias del Cuadro Tarifario propuesto en sus marcos normativos.

La GERENCIA DE ASUNTOS JURÍDICOS (GAJ) toma intervención (Dictamen GAJ N° 8/09), manifestando que el ORSNA tiene potestad para modificar el Cuadro Tarifario, en virtud de la revisión de la PFIE, de acuerdo a lo dispuesto por el Decreto N° 375/97, el cual en su Artículo 17.7 establece entre las funciones del Organismo Regulador, la de: *"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"*.

Asimismo, el Servicio Jurídico señala que el ORSNA por medio de la Resolución ORSNA N° 53/98, puso en vigencia el Cuadro Tarifario inicial que contenía las tarifas y tasas que el Concesionario y el ESTADO NACIONAL perciben por la utilización de los diversos servicios prestados en los aeropuertos del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA).

La GAJ agrega que el Acta Acuerdo, en su parte Cuarta, Numeral 4.1 ratificada por el Decreto N° 1799/07, dispone que: *"Los valores de las tasas que por los servicios aeronáuticos le corresponde percibir al CONCESIONARIO y demás organismos oficiales facultados a tal efecto son los establecidos en el ANEXO II del presente ACTA ACUERDO y comenzarán a regir desde la entrada en vigencia del ACUERDO DE RENEGOCIACIÓN CONTRACTUAL INTEGRAL, dándose continuidad al régimen tarifario aprobado por los Decretos Nros. 577/02 y 1910/02 y manteniéndose vigentes los beneficiarios autorizados por los citados Decretos"*.



El Servicio Jurídico hace referencia a lo opinado por la CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA NACIÓN (CSJN), la cual ha sostenido que: "(...) las sumas que las líneas aéreas deben abonar por el "Aterrizaje", el "Estacionamiento de Aeronaves" y el "Uso de Pasarelas Telescópicas" en vuelos internacionales constituyen precios por el uso de las instalaciones aeroportuarias" (Cfr. CSJN, Mexicana de Aviación S.A. de CV C. Estado Nacional - Ministerio Defensa, Fallos Corte: 331:1942, 26/08/08).

En tal sentido, la GAJ señala que el Supremo Tribunal despejó cualquier duda sobre la naturaleza jurídica de las tarifas que componen el Cuadro Tarifario, por lo que el ORSNA ha visto reafirmada su competencia para dictar un Cuadro Tarifario que contemple las nuevas tarifas que permitan recomponer la PFIE.

Con relación al alcance del nuevo Cuadro Tarifario, la GAJ señala que si bien la revisión de la PFIE tiene su vigencia en el marco del Contrato de Concesión del Grupo "A" de Aeropuertos del Sistema Nacional de Aeropuertos, el área con competencia técnica sostiene en su informe que la variación tarifaria propuesta también debe hacerse extensiva a los Aeropuertos que no se encuentran dentro del Grupo "A" de Aeropuertos, en función de fomentar el desarrollo aeroportuario nacional.

En tal sentido, la GAJ coincide con lo opinado por la GREFYCC respecto de diferir la puesta en vigencia del Cuadro Tarifario en los Aeropuertos que encontrándose fuera del Grupo "A" sean explotados por privados, ya que los mismos se rigen por marcos normativos específicos.

Asimismo, el Servicio Jurídico agrega que el Artículo 17, inciso 15 del Decreto 375/97 impone al Organismo Regulador la función de: "*Velar por el mantenimiento, conservación y modernización de la infraestructura aeroportuaria del Sistema Nacional de Aeropuertos...*".

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 año 2006-2007, realizada por la GERENCIA DE REGULACION ECONOMICA FINANCIERA Y CONTROL DE CALIDAD, aprobando el nuevo Cuadro Tarifario que modifica parcialmente el puesto en vigencia por la Resolución ORSNA N° 53/98 y ratificado por el Decreto N° 1799/07.

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

- 1- Incorporar como Anexo I copia de la Providencia GREFYCC N° 5/09 y del Dictamen GAJ N° 8/09
- 2- Aprobar sobre la base y en función del análisis técnico- económico y jurídico y de las recomendaciones elaboradas por las áreas con competencia específica, - GREFYCC y la GAJ - la Revisión de la Proyección Financiera de Ingresos y Egresos (PFIE) para el período 2006 – 2007, realizada por la GERENCIA DE REGULACIÓN ECONOMICA FINANCIERA Y CONTROL DE CALIDAD, 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 que arroja la necesidad de equilibrar las variables contenidas en la Proyección Financiera de Ingresos y Egresos (PFIE), a partir de una variación media tarifaria del 35.7%, aplicándose este porcentaje de incremento a todas las Tarifas Internacionales con excepción de la Tarifa denominada "Tasa de Uso de Pasarelas Telescópicas", determinando el valor de la Tarifa de Uso de

Aeroestación de Cabotaje en \$14.5. para los Aeropuertos de Primera Categoría y de \$10.15 para el Resto de los Aeropuertos.

- 3- Determinar 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. Dicha reducción se aplicará a aquellas líneas aéreas que se encuentren en una situación de regularidad en el pago, identificando el monto de la reducción efectuada en cada factura emitida por el Concesionario Aeropuertos Argentina 2000 S.A., todo esto en el marco de las funciones asignadas a este Organismo Regulador en el Numeral 29.4. del Acta Acuerdo
- 4- De acuerdo a lo expresado en el punto 3 y con el fin de reestablecer el equilibrio de la PFIE, disponer un rebalanceo, efectuando un incremento adicional al propuesto respecto a la Tarifa de Uso de Aeroestación Internacional equivalente a U\$S 4.57 y de U\$S 2.05 para la Tarifa de Uso de Aeroestación Regional.
- 5- Modificar el Cuadro Tarifario puesto en vigencia por la Resolución ORSNA N° 53/98, conforme surge del Anexo II, que se incorpora a la presente.
- 6- Declarar que la modificación al Cuadro Tarifario, puesto en vigencia por Resolución ORSNA N° 53/98, rige para todos los Aeropuertos que integran el Sistema Nacional de Aeropuertos (SNA). Sin perjuicio de ello, suspender su entrada en vigencia en los Aeropuertos: "Almirante Zar" de la Ciudad de Trelew, Provincia de Chubut; "Comandante Espora" de la Ciudad de Bahía Blanca, Provincia de Buenos Aires; "El Calafate" de Calafate, Provincia de Santa Cruz; "Malvinas Argentinas", de la Ciudad de Ushuaia, Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur; "Pte Perón" de la Ciudad de Neuquen, Provincia de Neuquen, hasta tanto el ORSNA, analice en forma conjunta con las autoridades de aplicación y los concesionarios las implicancias de la aplicación del Cuadro Tarifario propiciado, y en caso de corresponder, dicte el acto administrativo que disponga su entrada en vigencia.
- 7- Autorizar al Sr. Presidente del Directorio a suscribir los actos administrativos que correspondan.

A las 13:30 horas y no siendo para más, se dá por finalizada la reunión.

