

ACTA N° 5/2014 DE REUNIÓN ABIERTA DE DIRECTORIO DEL ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA).

El día 31 de marzo de 2014, 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, Dr. Gustavo Andrés LIPOVICH y de la Sra. Vicepresidenta del Directorio, Dra. Mariana Inés GAGLIARDI. Asiste a la Reunión, el Sr. Secretario General, Dr. Antonio MANCUSO. Contándose con el quórum correspondiente, se da comienzo a la Reunión con el propósito de tratar el siguiente:

ORDEN DEL DÍA

1. Expediente N° 777/13 – Circularización de Saldos 2012. Proceso de intimación al cumplimiento – JFW TURISMO RECEPTIVO S.A.
2. Expediente N° 215/12 – Revisión de la Proyección Financiera de Ingresos y Egresos de la Concesión correspondiente al año 2011. Aprobación del nuevo Cuadro Tarifario del Grupo A del S.N.A. Creación de la Cuenta Fiduciaria del Patrimonio de Afectación Específica para el Refuerzo de Inversiones Sustanciales del Grupo A (S.N.A).
3. Expediente N° 455/12 – Programa de Consultoría de Diagnostico Final de Pasivos Medioambientales.

Punto 1 - El Señor Secretario General somete a consideración e informa sobre el Expediente N° 777/13 por el que tramita el incumplimiento en que incurrió la firma JFW TURISMO RECEPTIVO S.A. respecto de los requerimientos formulados por el Organismo Regulador, relacionados con la Circularización de Saldos 2012.

En fecha 22 de marzo de 2013 (NOTA ORSNA N° 174/13) se solicitó a la mencionada firma la remisión de diversa información, reiterando el pedido en fecha 28 de mayo de 2013 (NOTA ORSNA N° 618/13) ante la falta de respuesta de la empresa.

En igual sentido en fecha 22 de julio de 2013 (NOTA ORSNA N° 913/13) se requirió la asistencia de un representante de JFW TURISMO RECEPTIVO S.A. a la reunión a celebrarse el día miércoles 25 de julio de 2013 en la sede del Organismo, no compareciendo representante alguno de la firma a la reunión convocada.

Al tomar intervención el Servicio Jurídico (Dictamen GAJ N° 34/14) señala que los Decretos N° 375/97, N° 163/98 y N° 1.799/07 invistieron al Organismo Regulador de las facultades y atribuciones necesarias para regular la Concesión aeroportuaria y las actividades que realice la empresa Concesionaria, como así también la que lleven a cabo los prestadores de bienes y servicios en los aeropuertos, dado que tienen lugar en un Establecimiento de Utilidad Nacional en el cual se explota un servicio público.

Destaca la GERENCIA DE ASUNTOS JURIDICOS (GAJ) que el Artículo 17 del Decreto N° 375/97 prescribe que es función del ORSNA, entre otras: "...establecer las normas, sistemas y procedimientos técnicos requeridos para administrar, operar, conservar y mantener los aeropuertos integrantes del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA) y controlar su cumplimiento..." (inc. 1°), "...dictar la reglamentación que el PODER EJECUTIVO NACIONAL le delegue..." (Artículo 23,

G



inc. b) y aplicar las sanciones que correspondan por violación de las disposiciones legales, reglamentarias o contractuales, y establecer el procedimiento para su aplicación, asegurando el debido proceso y la participación de los interesados..." (inc. 32).

En cumplimiento de tal cometido, que reconoce su primigenio origen en el Artículo 42 de la CONSTITUCIÓN NACIONAL, el ORSNA dictó, entre otros, el "REGLAMENTO GENERAL DE USO Y FUNCIONAMIENTO DE LOS AEROPUERTOS (REGUFA) (Resolución ORSNA N° 96/01 y sus modificatorias), en cuyo Numeral 19.5 dispone: "La administración y coordinación del funcionamiento y explotación del desarrollo comercial del aeropuerto, estará a cargo exclusivamente del Explotador del aeropuerto, o de quien él designe, debiendo "...los prestadores.... cumplir con las obligaciones que, a título meramente enunciativo se citan a continuación, sin perjuicio de las restantes disposiciones o medidas que adopte el Explotador del aeropuerto, el Jefe del aeropuerto, o el ORSNA, en el ámbito de sus competencias" y "...dar cumplimiento al ordenamiento jurídico vigente así como a cualquier acto, intimación y/o exigencia legal o reglamentaria de las autoridades Nacionales, Provinciales o Municipales aplicables..." (Numeral 19.8).

En igual sentido, la GAJ cita el Numeral 10.5.12 en virtud del cual los prestadores deben: "Facilitar el acceso de los inspectores del ORSNA a todas las instalaciones así como a la documentación relacionada con el cumplimiento de las obligaciones".

El Servicio Jurídico manifiesta que en el caso sometido a análisis la documentación solicitada al prestador fue la siguiente: a) Los montos mensuales que el Concesionario ha facturado a esa Firma de acuerdo al contrato que los vincula, correspondiente al año 2012, discriminados por concepto, como ser, canon fijo y/o variable y/o gastos (comunes o propios), todos ellos netos de impuestos y/o intereses, multas, etc.; b) Detalle de los montos mensuales pagados al Concesionario correspondientes al período citado, en concepto de canon fijo y/o variable y/o gastos (comunes o propios) según corresponda, discriminando los montos que en concepto de Impuestos y/o intereses se hayan generado; c) Copia de la totalidad de las Declaraciones Juradas de Ventas proporcionadas al Concesionario para el período mencionado y d) Informe sobre si los montos facturados por el Concesionario surgen de un contrato firmado con el mismo. Caso afirmativo, se solicitó mencionar la fecha de vigencia del respectivo contrato.

Entiende la GAJ que la obligación del prestador tiene también origen contractual desde que dimana del Punto 3.03 de "LAS CONDICIONES GENERALES CON PRESTADORES DE BIENES Y SERVICIOS COMERCIALES EN LOS AEROPUERTOS DEL GRUPO "A" DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS", que forman parte del respectivo contrato que suscribe con el Concesionario y por el cual debe "...acatar las resoluciones del ORSNA dictadas en el uso de su competencia regulatoria del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA) y de Control del Contrato de Concesión...", y someterse a la potestad sancionatoria del mismo, "...en caso que su accionar afecte el interés público aeroportuario...".

Sostiene el Servicio Jurídico que la falta de respuesta de JFW TURISMO RECEPTIVO S.A. constituye un incumplimiento grave a las disposiciones del plexo normativo citado, sancionable con multa, que debe encuadrarse en las previsiones de la Resolución ORSNA N° 218/98 que aprobó el "RÉGIMEN DE SANCIONES POR INFRACCIONES A LAS DISPOSICIONES LEGALES Y REGLAMENTARIAS EN EL ÁMBITO AEROPORTUARIO SOMETIDO A JURISDICCIÓN DEL

ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS", dado que se encontraba vigente a la fecha en que tuvo lugar el mismo.

Consecuentemente concluye la GAJ que corresponde promover el respectivo sumario a tenor del Artículo 11 y siguientes del régimen aprobado por Resolución ORSNA N° 218/98, proponiendo como instructor sumariante al Dr. CARLOS CAMPOBASSI, integrante de este Servicio Jurídico.

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

1. Promover sumario en los términos del Título II, Artículo 11 y siguientes del "RÉGIMEN DE SANCIONES POR INFRACCIONES A LAS DISPOSICIONES LEGALES Y REGLAMENTARIAS EN EL ÁMBITO AEROPORTUARIO SOMETIDO A JURISDICCIÓN DEL ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS", aprobado por Resolución ORSNA N° 218/98, a la empresa JFW TURISMO RECEPTIVO S.A. por no haber dado cumplimiento a los requerimientos que se le formularon oportunamente, en el sentido de no presentar la documentación correspondiente a la Circularización de Saldos del período 2012.
2. Designar como Instructor Sumariante al Dr. Carlos Eduardo CAMPOBASSI, integrante de la GAJ del ORSNA.
3. Autorizar al Sr. Presidente del Directorio a suscribir el acto administrativo pertinente.

Punto 2 – El Sr. Secretario General somete a consideración e informa sobre el Expediente N° 215/12 por el que tramita la "REVISIÓN DE LA PROYECCIÓN FINANCIERA DE INGRESOS Y EGRESOS (PFIE) DE LA CONCESIÓN CORRESPONDIENTE AL PERÍODO 2011 – 2012".

Por Nota ORSNA N° 350/12 se pone en conocimiento de AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. la apertura del proceso de Revisión de la Proyección Financiera de Ingresos y Egresos correspondiente al año 2011, remitiéndose por Nota ORSNA N° 1137/12 las Bases para la Revisión de la Proyección Financiera de Ingresos y Egresos del año 2011.

Por Nota ORSNA N° 1167/12 se comunica al Concesionario AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. que en el marco de la "Revisión de la Proyección Financiera de Ingresos y Egresos de la Concesión" y conforme con las Bases remitidas oportunamente, se inicia el proceso de control de los distintos componentes, requiriéndole la información de las cuentas detalladas en el anexo de la referida nota.

En fecha 7 de noviembre de 2012 AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. solicita se analice la posibilidad de realizar la Revisión correspondiente a los años 2011 y 2012 en forma conjunta, reiterando dicho pedido por Nota AA2000-326/13, de fecha 30 de abril de 2013, petición que fue aceptada por este Organismo Regulador (Nota ORSNA N° 412/13).

Por Acta de Constatación N° 9229 personal de este Organismo se hizo presente en las oficinas del Concesionario haciendo entrega de las cuentas contables seleccionadas y las cuales fueran informadas al Concesionario, mediante la Nota ORSNA N° 1167/12, otorgándose DIEZ (10) días para dar cumplimiento a lo solicitado.

El Concesionario remitió la documentación correspondiente a los Informes de Contabilidad Regulatoria, los cuales constituyen la fase primaria de análisis (Notas AA2000-ADM375/12 (Año 2011); AA2000- ADM-670/12 (1er trimestre 2012);

4
A
6

AA2000-ADM-868/12 (1er trimestre 2012); AA2000-ADM-1203/12 (3er trimestre 2012); AA2000-ADM-218/13 (año 2012)).

Conforme surge de las Actas de Constatación N° 9233, N° 9234 y N° 9235 la información requerida por el Organismo fue entregada por el Concesionario.

A partir de allí se inició el procedimiento de control previsto en los procedimientos internos, dejándose constancia en las Actas que obran en el Anexo 4 del presente expediente.

Cabe señalar que respecto al año 2012, se requirió al Concesionario la información relevante mediante Nota ORSNA N° 594/13.

La GERENCIA DE EJECUCIÓN Y CONTROL DE LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA (GECIA) (Memorandum GECIA N° 133/14) manifiesta que las necesidades de infraestructura del Grupo "A" del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA) superan los compromisos de inversión del Concesionario como inversión directa y los fondos correspondientes al "Patrimonio de Afectación de Obras para el Grupo "A".

Asimismo, la GECIA considera necesario lograr un equilibrio respecto de las necesidades de infraestructura del Lado Aire y del Lado Tierra, teniendo en cuenta a su vez la compatibilidad y simultaneidad de su ejecución, dado que el SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA) es un todo, en el cual cada aeropuerto y sus subsistemas se complementan, siendo por lo tanto necesario disponer de un monto de aproximadamente PESOS SETECIENTOS MILLONES (\$700.000.000) por VEINTICUATRO (24) meses por sobre los montos contractuales para el desarrollo de dichas obras.

La GERENCIA DE REGULACIÓN ECONÓMICA FINANCIERA Y CONTROL DE CALIDAD (GREFyCC) (Providencia GREFyCC N° 125/14) propicia la revisión de la Proyección Económica Financiera de Ingresos y Egresos de los períodos 2011 y 2012.

La GREFyCC señala que desde la puesta en vigencia del Acta Acuerdo este Organismo Regulador ha llevado a cabo TRES (3) Revisiones, teniendo lugar la primera a principios de 2009 (de carácter transitorio) y abarcando los períodos 2006 - 2007 (Resolución ORSNA N° 9/09) y aprobándose el Cuadro Tarifario resultante por Resolución ORSNA N° 10/09, derogándose asimismo el Cuadro Tarifario aprobado por Resolución ORSNA N° 53/98.

Destaca el área técnica que posteriormente se realizó la segunda revisión correspondiente al Ejercicio 2009, la que tuvo un carácter extraordinario (no en el sentido que se define en el numeral 9.6 de los Mecanismos, sino por el hecho de que por única vez se procedió a considerar la evolución de las distintas variables que integran la Proyección en forma integral desde enero de 2006 hasta diciembre de 2009). Dicha Revisión fue aprobada por Resolución ORSNA N° 60/10 y el Cuadro Tarifario resultante fue aprobado por Resolución ORSNA N° 126/11.

La GREFyCC señala que el proceso de revisión del último período correspondiente al año 2010, se aprobó por Resolución ORSNA N° 115/12.

Advierte el área técnica que con carácter previo al desarrollo de la Revisión en curso, se procedió a emplear el formato establecido en el informe realizado en las revisiones previas de forma de poder dar continuidad al tratamiento y servir de base para próximas Revisiones, siendo ello garantía de estabilidad regulatoria y correcta medición del desempeño empresarial, es decir partir del Modelo construido en ocasión de la Renegociación y efectuar los reemplazos de valores estimados por valores reales sustentados en la documentación tenida a la vista por el Organismo Regulador, efectuándose las modificaciones que surgen de las tareas específicas de Contabilidad

9 A J

Regulatoria desarrolladas por el Ente de Control.

Destaca el área técnica que la Revisión propiciada y las que la sucedan permiten introducir apropiaciones a los factores claves determinantes de la Concesión, ya sea desde el punto de vista del operador como de los usuarios, ya que el objeto de la revisión no es únicamente garantizar al Concesionario cierta rentabilidad sobre su negocio sino que es el momento propicio para evaluar el cumplimiento de los objetivos de la Concesión en un sentido amplio, de manera tal que permita al mismo tiempo introducir los cambios necesarios para lograr el equilibrio a largo plazo.

Esto es posible dado que el modelo que rige la Concesión – del cual la Proyección es solo una parte- es además una herramienta analítica en la que se incorpora la totalidad de las restricciones contractuales impuestas sobre los operadores y el comportamiento económico de los agentes involucrados, permitiendo también prever las consecuencias de distintos escenarios de políticas y comportamientos.

Asimismo señala la GREFyCC que con relación al control de Egresos Operativos, tomando como base la información suministrada por el área de Contabilidad Regulatoria, se incorpora a la Proyección para cada uno de los rubros considerados los egresos anuales reales ocurridos. A tal efecto, se han actualizado los datos correspondientes a los costos de la concesión para el período en curso identificando cada cuenta contable y su correspondiente subcuenta, considerando de esta manera aproximadamente CIENTO SESENTA Y TRES (163) subcuentas, cuyos valores han sido controlados como parte de la tarea regulatoria propia y se corresponden con: Balances anuales auditados; Balance de sumas y saldos y Sistema SAP.

El área técnica previó un procedimiento basado en CINCO (5) pilares fundamentales, en adelante 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) en términos de porcentaje de participación histórica; c) Seguimiento del impacto de la evolución anual ajustada, según Indec por cuenta y subcuenta (Enfoque Horizontal) en términos de advertir diferencias significativas entre los años bajo análisis; d) Auditoría documental en la Sede de la Empresa de las cuentas a través de verificación de facturas, comprobantes, y conceptos incluidos en cada cuenta contable (Análisis Puntual documental) y e) Verificación de información complementaria originado por fuentes externas (benchmarking, etc).

Destaca la GREFyCC que como resultado de este proceso, se descontaron de la base de costos del Concesionario aquellos ítems que no lograron ser verificados. En consecuencia, los montos cuestionados no fueron tenidos en cuenta en la presente revisión y por lo tanto no corresponde que se los reconozca como costos sujetos a algún tipo de resarcimiento ya que deberán ser afrontados en su totalidad por el accionista y no por la concesión aeroportuaria, siendo las apropiaciones realizadas en esta primera etapa las que surgen a partir de las deficiencias observadas en la documentación.

Expresa el área técnica que una vez descontados los montos mencionados, la GREFyCC procedió a realizar un análisis de la pertinencia del gasto en las cuentas seleccionadas, siendo los criterios tenidos en cuenta la relevancia de la cuenta particular sobre los egresos totales, así como las variaciones registradas entre períodos, prestando particular atención ante fuertes incrementos al alza.

Menciona el área técnica que las cuentas afectadas y los montos que fueron considerados incompatibles con la actividad económica del regulado, no son susceptibles de ser tomados como costo del servicio. Estas apropiaciones son los que en anteriores revisiones fueron definidos como apropiaciones de Tipo 1, esto es: aquellas apropiaciones que a partir de las verificaciones realizadas por el Área de Contabilidad Regulatoria en el marco de las auditorías de rutina tanto documental como de Sistema

(SAP) han surgido como elementos que implican una incorrecta asignación de determinados costos que no se corresponden en forma directa con la concesión, como puede ser el caso de erogaciones realizadas por empresas vinculadas o controlantes.

En el marco de las referidas apropiaciones de Tipo 1, se efectuaron deducciones en las cuentas: Honorarios; Administración, Mantenimiento, Vigilancia, Sanidad y Bomberos, Canon y otros (management fee), Gastos Financieros y Otros Egresos.

Por otra parte, en lo que se refiere a anteriores revisiones, la GREFyCC ha definido asimismo otro tipo de deducciones denominadas de Tipo 2 y de Tipo 3, las mismas fueron identificadas respectivamente como 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 eficiencia, y apropiaciones que tenían como objetivo primordial la creación de los incentivos correctos tendientes a brindar mayor eficiencia a la Concesión, habiendo sido comunicadas las mismas al concesionario mediante los informes correspondientes a las revisiones efectuadas por este Organismo, sin haberse recibido planteos o recursos en contrario acerca de la aplicación de los mismos en el esquema de revisiones ordinarias previstas.

Señala la GREFyCC que en la presente revisión dichas apropiaciones han operado como límites al nivel de gasto mostrado por el Concesionario y fueron llevadas a cabo de acuerdo a la metodología planteada oportunamente.

En cuanto a las metas impuestas para cuentas grupales, la GREFyCC manifiesta que las mismas se encuentran cumplidas por el Concesionario, informando que las medidas de desempeño general aludidas se relacionaron por un lado con los Egresos en conceptos de Remuneraciones, Honorarios y Administración como porcentaje de los Ingresos Aeronáuticos y no Aeronáuticos y por otro lado se analiza la proporción de incremento en ingresos comerciales en comparación con la evolución del tráfico aéreo.

Asimismo, el área técnica ha definido metas de desempeño para períodos siguientes.

Con relación a los Ingresos (Aeronáuticos y No Aeronáuticos), el área técnica señala que la información contable correspondiente a los Ingresos Aeronáuticos percibidos por AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. puede tomarse como válida para los años 2011 y 2012.

Con relación a los Ingresos correspondientes a la Terminal de Cargas el área técnica advierte que los Ingresos correspondientes a la Terminal de Cargas, a partir de su transferencia son contemplados en su totalidad dentro del rubro de ingresos comerciales y tratados en forma separada como unidad de negocio diferente, a los efectos de poder evaluar con claridad la eficiencia y el desempeño de dicha Unidad.

Recuerda la GREFyCC que con fecha 30 de junio de 2009 operó el vencimiento de la Concesión de los Depósitos Fiscales otorgada oportunamente a favor de EDCADASSA (Expte. ORSNA N° 247/09), llevándose a cabo en forma directa a través de AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. la explotación de este servicio.

Como consecuencia del atraso existente en materia tarifaria, en especial en algunos conceptos individuales de la operación vinculada con la carga aérea, la Gerencia técnica recomienda la actualización de determinados conceptos, lo que permitirá la realización de las inversiones necesarias a los fines de consolidar el desarrollo de esta Unidad de Negocios junto con los efectos que la misma genera, directa e indirectamente.

Asimismo se ha decidido no alterar los valores vigentes en materia de valores correspondientes a servicios de exportación de forma de no afectar la competitividad existente, debiendo el Concesionario realizar la debida publicación de las nuevas tarifas

Handwritten signature and initials in the bottom left corner of the page.

a la comunidad aeroportuaria, por los canales dispuestos a tal efecto y en las condiciones habitualmente impuestas por este Organismo.

Con relación a las Inversiones la GREFyCC menciona que se consideraron los costos regulados de los proyectos, verificándose que no se 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 DE ADECUACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN, efectuándose los controles físicos y contables pertinentes, incorporando al modelo económico financiero los datos que surgen del Registro de Inversiones para el período 2006-2010, mientras que para el caso de los años 2011 y 2012 se adoptaron los datos provisorios que surgen de los documentos de trabajo del área de infraestructura y de contabilidad regulatoria, siendo los mismos de \$650 millones para el año 2011 y \$800 millones para el año 2012.

Señala la GREFyCC que toda la información referida a la registración de inversiones está basada en el accionar de esa Gerencia en forma conjunta con la GECIA, surgiendo el resultado de los mencionados controles de las Resoluciones ORSNA N° 1/09; N° 10/10; N° 42/10; N° 4/11 y N° 28/12.

Destaca el área técnica que para el caso particular de los años 2011 y 2012, el cual se encuentra al momento de la elaboración del informe en plena etapa de preparación, en que en caso de sufrir variaciones con respecto a los datos definitivos, las apropiaciones serán incorporadas al próximo proceso de Revisión Anual correspondiente.

Respecto al proceso de registración correspondiente al año 2010 existen otros conceptos no incluidos al momento del cierre del Registro de Inversiones 2010, los cuales se relacionan en algunos casos con inversiones pendientes de reconocimiento denominadas "situaciones reversibles" a causas de diversos motivos. En caso de realizarse modificaciones correspondientes al año 2010, las mismas serán consideradas en la próxima revisión de la PFIyE que tenga lugar.

Con respecto a los datos de inversión futura, conforme lo expresa la GECIA se han incorporado al modelo financiero los compromisos asumidos por el ESTADO NACIONAL, Numera 16.2 del ACTA ACUERDO en todos sus términos, tanto en el total de las inversiones a realizar como así también en lo referido al valor requerido para el primer quinquenio. Para este período se han recalculado, las obligaciones de inversión sobre la base de las inversiones faltantes hasta la culminación del mismo, habiéndose actualizado los valores correspondientes de acuerdo con los criterios fijados por la Unidad de Renegociación.

En lo referido al período comprendido entre los años 2013 hasta el fin de la concesión se ha dejado inalterado el compromiso asumido por el Concesionario al momento de la firma del ACTA ACUERDO, mientras que a los fines de considerar las necesidades futuras de infraestructura pública y preservar su correcto funcionamiento se ha considerado conveniente lo indicado a tal efecto por el Área Técnica mediante Memorándum GECIA N° 133/14.

Señala el área técnica que se considera conveniente la generación de un nuevo patrimonio de afectación denominado "Reforma de Inversiones Sustanciales del Grupo "A" que tiene como origen y necesidad la realización de inversiones adicionales para asegurar el correcto funcionamiento del servicio aeroportuario en condiciones de operatividad y seguridad requeridas ante el crecimiento de tráfico ocurrido en el ámbito de la concesión.

La GREFyCC destaca las circunstancias ocurridas respecto del incremento de tráfico por encima de las previsiones realizadas, sobre todo en el caso del cabotaje, donde la necesidad de infraestructura relacionadas en el marco de los cumplimientos de

G A

estándares, presionan sobre la disponibilidad financiera y los compromisos asumidos en materia de inversiones.

El área técnica señala que para dar solución se cuenta con dos herramientas previstas en el marco del ACTA ACUERDO, donde por un lado se prevé la Revisión Anual Ordinaria de la Proyección Financiera de Ingresos y Egresos (numerales 24 y 29), que se convierte en la instancia contractual moderadora de ciclos y tendencias, orientada a la satisfacción múltiple de objetivos, a partir de la flexibilidad en la determinación de acciones tendientes a garantizar la realización de las inversiones necesarias, asegurando a la vez la sostenibilidad económica financiera de la concesión y los intereses del ESTADO NACIONAL.

Expresa la GREFYCC que la segunda herramienta dispuesta a tal efecto consiste en la capacidad de administración y uso de los patrimonios específicos, donde bajo claras reglas de funcionamiento, se coordinan los intereses del Estado y el administrador de los aeropuertos, bajo la custodia de los fondos ejercida en este caso por el BANCO DE LA NACIÓN ARGENTINA, asegurando de esta manera el cumplimiento en materia de infraestructura aeroportuaria.

Por último, el área técnica destaca que en caso en que la velocidad de la necesidad de los desembolsos originados por las inversiones a determinarse por parte del Directorio de este Organismo, excedan el ritmo del ingreso de los fondos fideicomitidos al correspondiente patrimonio de afectación, la empresa concesionaria podría apelar tanto a la disponibilidad en materia de caja propia, reservas facultativas para obras de infraestructura o bien financiamiento interno o externo. En este último caso, se deja constancia que en los procesos de Revisión de la PFIE, no serán tenidos en cuenta los intereses eventualmente resultantes.

Con relación al ítem Calidad, la GREFYCC ha evaluado los niveles actuales de calidad de servicio en el Grupo "A" de Aeropuertos, tal como se anticipara en el Capítulo 4.1 Principio Regulatorio y el punto 8 de las Bases para la Revisión.

Al respecto cabe señalar que durante el año 2011 se realizaron auditorías mensuales de calidad en el marco del Programa de Medición de los Factores de Calidad de Servicio en los aeropuertos de AEROPARQUE, EZEIZA, CÓRDOBA, MENDOZA, IGUAZÚ, BARILOCHE Y SALTA.

Destaca la GREFYCC que del total de los indicadores surge que solamente un TRECE POR CIENTO (13%) de los mismos, de responsabilidad directa del Concesionario no llegan a satisfacer los objetivos mínimos establecidos, estando sujeta la corrección de estas deficiencias detectadas a la realización y finalización de obras de infraestructura a ejecutarse en los próximos años, motivo por el cual no se le pudo dar solución definitiva en el año 2012.

Señala el área técnica que durante el 2011 también se implementó el Programa de Prestaciones Básicas con el fin de medir las prestaciones de servicios a aquellos aeropuertos con tráfico inferior a QUINIENTOS MIL (500.000) pasajeros anuales. También se llevó a cabo una Encuesta a Operadores Aéreos realizada a personal de las líneas aéreas, las empresas de handling, las empresas de seguridad y el Personal de Seguridad Aeroportuaria, habiéndose analizado: EZEIZA, CÓRDOBA, MENDOZA, IGUAZÚ, BARILOCHE y SALTA.

Por otra parte, explica la GREFYCC que durante el año 2012 se realizaron auditorías mensuales de calidad en el marco del Programa de Medición de los Factores de Calidad de Servicio en los aeropuertos de AEROPARQUE, EZEIZA, CÓRDOBA, MENDOZA, IGUAZÚ, BARILOCHE y SALTA, surgiendo del total de los indicadores que solamente un VEINTISEIS POR CIENTO (26%) de los mismos, de responsabilidad directa del Concesionario no llegan a satisfacer los objetivos mínimos

9



establecidos.

Con relación al “Descuento aplicado a Líneas Aéreas” el área técnica señala que cabe recordar que, a instancias de la primera revisión, en línea con lo estipulado en el punto 8.4 de los Mecanismos anteriormente citados y de acuerdo al numeral 29.4 del Acta Acuerdo, se procedió a incorporar un sistema de descuentos a las líneas aéreas por sobre las tarifas aeroportuarias.


Con fecha 19 septiembre de 2008 se firmó un Acuerdo entre el ORSNA, AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. y los representantes de las compañías aéreas (IATA) a los efectos de implementar estas bonificaciones, las que entraron en vigencia a partir de la sanción del nuevo cuadro tarifario. El descuento se estableció en un TREINTA POR CIENTO (30%) por sobre los valores de tasas vigentes a la firma del acuerdo.

Señala la GREFyCC que como consecuencia de lo anterior y dado el equilibrio existente entre las variables de la Concesión, tal reducción tarifaria tuvo que verse compensada y, tal como estaba previsto, se incorporó un cargo por rebalanceo de U\$S DÓLARES ESTADOUNIDENSES DOS CON CINCO CENTAVOS (U\$S2,05.-) a las tasas de uso de Aeroestación Regional y de DÓLARES ESTADOUNIDENSES CUATRO CON CINCUENTA Y SIETE CENTAVOS (U\$S 4,57.-) a la tasa de uso de Aeroestación internacional.

La GREFyCC señala que no se cuenta con información suficiente que permita elaborar nuevas estimaciones, por lo que recomienda continuar hasta la próxima revisión con el mismo nivel vigente para el rebalanceo, tomado como base los Acuerdos firmados entre el ORSNA y el representante de las compañías aéreas (IATA).

Concluye el área técnica realizando la siguiente propuesta: 1) Continuar con el descuento del TREINTA POR CIENTO (30%) 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; 2) Teniendo en cuenta la propuesta efectuada se mantiene el nivel para el Rebalanceo de la Tarifa de Uso de Aeroestación Internacional equivalente a DÓLARES ESTADO UNIDENSES CUATRO CON CINCUENTA Y SIETE CENTAVOS (U\$S 4.57.-) y de DÓLARES ESTADOUNIDENSES DOS CON CINCO CENTAVOS (U\$S 2.05.-) para la Tarifa de Uso de Aeroestación Regional; 3) Se destaca que aquellas líneas aéreas que no se encuentren en situación de regularidad en el pago de las Tasas Aeroportuarias no deben acceder al descuento mencionado en el párrafo anterior; 4) Proponer la readecuación 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 NUEVE CON CUARENTA Y SEIS POR CIENTO (9,46%) tanto para la Tasa de Uso de Aeroestación Internacional como para la Tasa de Uso de Aeroestación Regional, tanto para los Aeropuertos de primera y segunda categoría; una variación tarifaria del NUEVE CON CUARENTA Y SEIS POR CIENTO (9,46%) en el valor de la Tarifa de Uso de Aeroestación de Cabotaje para todas las categorías de Aeropuertos; y un incremento en el valor de la Tasa de Aterrizaje y Estacionamiento, tanto Nacional como internacional para todas las categorías de Aeropuertos, aplicable a aquellas aeronaves de hasta DOCE (12) toneladas (MTOW) incluidos; 5) Proponer en el marco del Expediente ORSNA 614/09 la readecuación de los precios de los servicios mencionados en su Anexo 6 para el caso de las actividades realizadas en la Terminal de Cargas, a los fines de realizar inversiones necesarias, debiéndose indicarse al Concesionario su oportuna publicación en las condiciones que fije este Organismo Regulador; 6) Proponer la creación de un nuevo fondo de afectación específica a

9



6

denominarse "Refuerzo de Inversiones Sustanciales del Grupo A" a destinarse exclusivamente al compromiso de ejecución de las obras de infraestructura adicionales en el Grupo "A", en el marco de lo expuesto en el presente informe, que totalizan los PESOS SETECIENTOS MILLONES (700.000.000) en VEINTICUATRO (24) meses, el cual debe comenzar a integrarse al mes inmediato posterior al inicio de la cobranza; 7) Propiciar una variación tarifaria adicional para las Tasas de Uso de Aeroestación Internacional, Regional y de Cabotaje de DIEZ CON SETENTA Y DOS POR CIENTO (10,72%) a los fines de permitir cumplir el nuevo cargo impuesto a la concesión; 8) Instruir al BANCO DE LA NACIÓN ARGENTINA y a AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. en su calidad de fiduciario y fiduciante, respectivamente, del FIDEICOMISO DE FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS a formalizar la apertura de una nueva cuenta fiduciaria correspondiente a la nueva obligación impuesta de acuerdo al punto anterior; 9) Con relación a lo descripto en relación con los indicadores de calidad, se cree pertinente comunicar al Concesionario la necesidad de cumplimentar los indicadores que aún no han sido satisfechos, en el término de SEIS (6) meses a partir de la correspondiente notificación fehaciente. Sin perjuicio de ello, el Concesionario podrá plantear aquellas razones estructurales que puedan impedir la concreción efectiva de los mismos; 10) A los efectos de guardar homogeneidad en la aplicación de derechos aeroportuarios se propicia hacer extensiva la readecuación del Cuadro Tarifario a todos los Aeropuertos que integran el SNA, con excepción de aquellos que son administrados por privados mediante Concesiones Provinciales o Municipales, dado que dichas concesiones se rigen por un marco normativo particular, como es el caso de los Aeropuertos: "ALMIRANTE ZAR" de la Ciudad de TRELEW, PROVINCIA DEL 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 del NEUQUÉN, PROVINCIA DEL NEUQUÉN; 11) Dichos Aeropuertos deberán remitir la información de base que permita el estudio por parte del ORSNA y de las respectivas Autoridades de Aplicación, en forma conjunta con el ORSNA de los eventuales impactos que puedan haberse generado en las mencionadas concesiones a través del tiempo, en un todo de acuerdo con los respectivos marcos normativos; 12) Dado los atrasos generados productos de la remisión de información, recopilación y estudio de las imputaciones realizadas en las distintas cuentas bajo estudio, se considera que a efectos de agilizar las revisiones ordinarias de la Proyección Financiera de Ingresos y Egresos, debería instarse al concesionario a continuar con el Proceso de Regulación en Tiempo Real, tratado bajo Expediente ORSNA 265/13.

Al tomar intervención el Servicio Jurídico (Dictamen GAJ N° 53/14) señala que el ESTADO NACIONAL ha otorgado en concesión el Grupo "A" de Aeropuertos al Concesionario AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A., manteniendo el ORSNA su carácter de regulador del servicio público aeroportuario, estableciendo el Numeral 24.1 del ACTA ACUERDO DE ADECUACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN, ratificada por Decreto N° 1.799/07 la PROYECCIÓN FINANCIERA DE INGRESOS Y EGRESOS (PFIE) de la Concesión para el período 2006 -2028.

Destaca la GERENCIA DE ASUNTOS JURÍDICOS (GAJ) que 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 la obligación de inversión y el saldo de los reclamos mutuos entre el

5
A
6

ESTADO NACIONAL y el Concesionario AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A..

Señala la GAJ que el Numeral 6.5 de la Parte Cuarta del ACTA ACUERDO, establece que deberán realizarse revisiones ordinarias y extraordinarias de la ~~PROYECCIÓN FINANCIERA DE INGRESOS Y EGRESOS DE LA CONCESIÓN~~ (PFIE), cuando las circunstancias así lo ameriten, mientras que los numerales 29.1 y 29.2 establecen un mecanismo de Revisión Ordinaria Anual de la PROYECCIÓN FINANCIERA DE INGRESOS Y EGRESOS DE LA CONCESIÓN (PFIE) que tiene por objeto verificar y preservar el equilibrio entre las variables integrantes de la referida proyección.

El Servicio Jurídico manifiesta que el mencionado mecanismo fue elevado a la SECRETARÍA DE TRANSPORTE (Resolución ORSNA N° 111/08) estableciendo la metodología necesaria a efectos de realizar el reequilibrio de la PROYECCIÓN FINANCIERA DE INGRESOS Y EGRESOS DE LA CONCESIÓN (PFIE).

Destaca la GAJ que en el marco de lo establecido por el Numeral 29.4 la GREFyCC elaboró el documento “Bases para la Revisión de la Proyección Financiera de Ingresos y Egresos del año 2011”, documento que resume los lineamientos principales que servirán de guía para la revisión del año 2011, incluyendo plazos, objetivos de la revisión, moneda, componentes de la Proyección, proyecciones de tráfico, inversiones de calidad de servicio, habiéndose efectuado a pedido del Concesionario la revisión correspondiente a los años 2011 y 2012 en forma conjunta.

El Servicio Jurídico señala que el objetivo de la Revisión es preservar el equilibrio entre las variables que integran la Proyección, entendiéndose 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, teniendo como 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.

Destaca la GAJ que la GREFyCC tomando como fuente de información para el Control de Ingresos los estudios desarrollados por el área de Contabilidad Regulatoria se incorporaron a la Proyección, en relación a cada uno de rubros considerados y considerando los egresos reales ocurridos, actualizándose los datos correspondientes a los costos de la concesión para el período en curso identificando cada cuenta contable y su correspondiente subcuenta.

Con relación a los Ingresos del Concesionario, la Gerencia Técnica explica que se incorporó a la Proyección los Ingresos Anuales Reales surgidos de la Contabilidad Regulatoria para cada uno de los rubros correspondientes, tomando como base las tarifas vigentes para los servicios regulados. Dichos ingresos surgen de los Estados Contables de la Sociedad y han sido cruzados con los saldos que surgen de los Sistemas Informáticos (SAP).

Informa la GAJ que el área técnica señaló que se han incorporado los Ingresos Aeronáuticos en forma conjunta con los No Aeronáuticos, incluyendo dentro de estos últimos los pertinentes a la actividad de depósitos fiscales, preservando de esta manera el concepto de “caja única” y que la información correspondiente a los Ingresos Aeronáuticos percibidos por el Concesionario AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. puede tomarse como válida en función de los procesos de control desplegados.

Señala el Servicio Jurídico que el ORSNA, a la luz del marco normativo vigente, es el encargado de la elaboración de los mecanismos de revisión de la PFIE, como también de la realización de la revisión de la PFIE y de adecuar las tarifas, como resultado de esa revisión, resultando la adecuación de las tarifas y la puesta en marcha

9

A
b

del nuevo Cuadro Tarifario el producto final del procedimiento de revisión de la PFIE, en su faz ejecutiva.

El Servicio Jurídico recuerda que de la interpretación armónica de las normas, ya sea del Decreto N° 375/97, como del Decreto N° 1.799/07, surge la competencia del Organismo para elaborar el monto de la nueva tarifa y para ponerla en ejecución.

Señala la GAJ que respecto de la facultad del ORSNA de modificar el cuadro tarifario, el Decreto N° 375/97 en su artículo 17.7 otorga al Organismo Regulador la competencia para: “Establecer las bases y criterios para el cálculo de las tasas y aprobar los correspondientes cuadros tarifarios para lo cual tomará las medidas necesarias a fin de determinar las metodologías de asignación de costos e ingresos que permitan evaluar la razonabilidad de las tarifas a aplicar”.

En este sentido, por Resolución ORSNA N° 53/98 se puso en vigencia el Cuadro Tarifario inicial, que fijó las tarifas máximas que el Concesionario se encontraba autorizado a percibir por la utilización de los diversos servicios aeroportuarios, mientras que el ACTA ACUERDO, en su parte Cuarta, Numeral 4.1 ratificada por el Decreto N° 1.799/07, dispone: “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 RENEGOCIACION CONTRACTUAL INTEGRAL, dándose continuidad al régimen tarifario aprobado por los Decretos N° 577/02 y N° 1910/02 y manteniéndose vigentes los beneficiarios autorizados por los citados Decretos”.

El Servicio Jurídico expresa que los aumentos en las tarifas contempladas en el nuevo Cuadro Tarifario fueron producto de la revisión de la PFIE y de la aplicación de las pautas elaboradas por el ORSNA para mantener el equilibrio de las variantes de la Proyección, siendo el Organismo Regulador el órgano competente para mantener en equilibrio la PFIE contribuyendo de esta manera a proporcionarle sustentabilidad a la Concesión para el cumplimiento de los objetivos de la misma.

Con relación a la creación de un nuevo patrimonio de afectación la GAJ señala que la relación que une a AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. con el ESTADO NACIONAL se encuentra condicionado por la particular influencia que ejerce el bloque de legalidad aplicable a los contratos de naturaleza administrativa, pesando sobre la autoridad regulatoria, en quien el ESTADO NACIONAL la ha delegado, la facultad y obligación de adoptar las medidas a su alcance a fin de garantizar la sustentabilidad de la Concesión.

Señala la GAJ que la voluntad del legislador se dirigió a “implementar un nuevo modelo de gestión que permita al ESTADO NACIONAL un adecuado contralor directo de la actividad aeroportuaria”, tal como surge de la Primera Parte del ACTA ACUERDO ratificada por el Decreto N° 1.799/07.

Destaca el Servicio Jurídico que con relación a la posibilidad de que las obras requeridas sean financiadas a través de la creación de un nuevo patrimonio en el marco del FIDEICOMISO DE FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS se integre con la asignación específica del incremento tarifario dispuesto en la Revisión de la Proyección Financiera de Ingresos y Egresos no posee reparos de índole legal.

La GAJ recuerda que en el Subanexo III-A, punto E) del ACTA ACUERDO, como el Artículo 7º, inciso E) del Contrato de Fideicomiso de Fortalecimiento del Sistema Nacional de Aeropuertos de fecha 29 de diciembre de 2009, se halla previsto expresamente para el caso el “Patrimonio de Afectación para Obras Aeroportuarias en virtud de Eventuales Cargos y/o Aumentos Tarifarios con Destinos Específicos”.

9
A 6

Asimismo cabe considerar que por Resolución N° 254/13 de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN se autorizó la introducción de modificaciones al Contrato de Fideicomiso de Fortalecimiento del Sistema Nacional de Aeropuertos, aprobado por Resolución S.T. N° 291/09, que específicamente habilitan la creación de nuevos Patrimonios de Afectación con los Aumentos Tarifarios dispuestos por el ORSNA en virtud de la Revisión de la Proyección Financiera de Ingresos y Egresos cuando el ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA) en forma expresa y fundadamente así lo determine.

Entiende la GAJ que conforme surge de los informes técnicos los fondos que integrarán el nuevo patrimonio de afectación específica denominado "Refuerzo de Inversiones Sustanciales del Grupo A" alcanzarán la suma de PESOS SETECIENTOS MILLONES (700.000.000.-) efectivamente depositados y serán destinados exclusivamente a la ejecución de las obras de infraestructura adicionales en el Grupo "A" que identificará el Directorio del ORSNA, aplicándose por VEINTICUATRO (24) meses inmediatos a la aplicación de la nueva tarifa (mes base).

La duración del nuevo Patrimonio de Afectación Específica "Refuerzo de Inversiones Sustanciales del Grupo A" será de hasta TREINTA (30) años o mientras dure la Concesión, lo que ocurra primero, teniendo como objeto dicho patrimonio el desarrollo de las obras de infraestructura aeroportuarias que determine e identifique anualmente el Directorio del ORSNA y siendo sus beneficiarios: a) los contratistas que llevarán a cabo las obras de infraestructura adicionales que indique el Directorio del ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA) y b) el fiduciante, en su calidad de concesionario del Grupo "A" del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA) cuando ejecute dichas obras sin intervención del contratista.

El Servicio Jurídico entiende que la operatoria del referido patrimonio de afectación, por hallarse constituido por un nuevo cargo a la concesión y destinarse a obras comprendidas en el Grupo "A", deberá sujetarse a las previsiones y lineamientos del Patrimonio de Afectación para el Financiamiento de Obras en los Aeropuertos que Conforman el Grupo "A" del Sistema Nacional de Aeropuertos, siéndole de plena aplicación los términos y condiciones generales vigentes para el FIDEICOMISO DE FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS, en especial la obligación de integrar previamente el 15% de las sumas a depositar en las distintas cuentas fiduciarias y a la obligación de atender gastos deducibles del mismo conforme lo prevé el Artículo 27 del Contrato de Fideicomiso.

Por otra parte, cabe señalar que mantiene su vigencia la "CUENTA FIDUCIARIA DEL PATRIMONIO DE AFECTACION ESPECIFICA PARA OBRAS DEL BANCO DE PROYECTOS 2012" aprobada por la Resolución ORSNA N° 118/12 y su modificatoria la Resolución ORSNA N° 73/13.

Concluye la GAJ que la Revisión correspondiente a los años 2011 y 2012 han sido efectuadas conforme el Mecanismo y Procedimiento para la Revisión de la Proyección Financiera de Ingresos y Egresos de la Concesión del Grupo "A" de Aeropuertos del SNA, elevada a la Secretaría de Transporte por Resolución ORSNA NC 111/08, y demás normativa aplicable, por lo que resulta aprobar la propuesta propiciada por la GREFyCC.

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

1. Incorporar copia certificada de la Providencia GREFyCC N° como Anexo I de la presente Acta.

2. Aprobar la Revisión de la Proyección Financiera de Ingresos y Egresos de la Concesión correspondiente a los períodos 2011 y 2012, que como Anexo II se incorpora a la presente Acta.
3. Continuar con el descuento del TREINTA POR CIENTO (30%) 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.
4. Teniendo en cuenta la propuesta efectuada se mantiene el nivel para el Rebalanceo de la Tarifa de Uso de Aeroestación Internacional equivalente a DÓLARES ESTADOUNIDENSES CUATRO CON CINCUENTA Y SIETE CENTAVOS (U\$S 4.57.-) y de DÓLARES ESTADOUNIDENSES DOS CON CINCO CENTAVOS (U\$S 2.05.-) para la Tarifa de Uso de Aeroestación Regional.
5. Se destaca que aquellas líneas aéreas que no se encuentren en situación de regularidad en el pago de las Tasas Aeroportuarias no deben acceder al descuento mencionado en el párrafo anterior.
6. Proponer la readecuación del Cuadro Tarifario vigente, por el nuevo Cuadro Tarifario 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: a) Una variación tarifaria del NUEVE COMA CUARENTA Y SEIS POR CIENTO (9,46%) tanto para la Tasa de Uso de Aeroestación Internacional como para la Tasa de Uso de Aeroestación Regional, tanto para los Aeropuertos de primera y segunda categoría; b) Una variación tarifaria del NUEVE COMA CUARENTA Y SEIS POR CIENTO (9,46%) en el valor de la Tarifa de Uso de Aeroestación de Cabotaje para todas las categorías de Aeropuertos y c) Un incremento en el valor de la Tasa de Aterrizaje y Estacionamiento, tanto Nacional como internacional para todas las categorías de Aeropuertos, aplicable a aquellas aeronaves de hasta DOCE (12) toneladas (MTOW) incluido.
7. Proponer en el marco del Expediente ORSNA 614/09 la readecuación de los precios de los servicios mencionados en el Anexo 6 del Informe de la GREFycCC para el caso de las actividades realizadas en la Terminal de Cargas, a los fines de realizar inversiones necesarias, debiéndose indicarse al Concesionario su oportuna publicación en las condiciones que fije este Organismo Regulador.
8. Proponer la creación de un nuevo fondo de afectación específica a denominarse "Refuerzo de Inversiones Sustanciales del Grupo A" a destinarse exclusivamente al compromiso de ejecución de las obras de infraestructura adicionales en el Grupo "A", en el marco de lo expuesto en el presente informe, que totalizan los PESOS SETECIENTOS MILLONES (\$700.000.000) en VEINTICUATRO (24) meses, el cual debe comenzar a integrarse al mes inmediato posterior al inicio de la cobranza, el que como Anexo IV se incorpora a la presente Acta.
9. Propiciar una variación tarifaria adicional para las Tasas de Uso de Aeroestación Internacional, Regional y de Cabotaje de DIEZ COMA SETENTA Y DOS POR CIENTO (10,72%) a los fines de permitir cumplir el nuevo cargo impuesto a la concesión.
10. Instruir al BANCO DE LA NACIÓN ARGENTINA y a AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.,A. en su calidad de fiduciario y fiduciante, respectivamente, del FIDEICOMISO DE FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS a formalizar la apertura de una nueva cuenta fiduciaria correspondiente a la nueva obligación impuesta de acuerdo al punto anterior.



11. Con relación a lo descripto en relación con los indicadores de calidad, se cree pertinente comunicar al Concesionario la necesidad de cumplimentar los indicadores que aún no han sido satisfechos, en el término de SEIS (6) meses a partir de la correspondiente notificación fehaciente. Sin perjuicio de ello, el Concesionario podrá plantear aquellas razones estructurales que puedan impedir la concreción efectiva de los mismos.
12. A los efectos de guardar homogeneidad en la aplicación de derechos aeroportuarios se propicia hacer extensiva la readecuación del Cuadro Tarifario a todos los Aeropuertos que integran el SNA, con excepción de aquellos que son administrados por privados mediante Concesiones Provinciales o Municipales, dado que dichas concesiones se rigen por un marco normativo particular, como es el caso de los Aeropuertos: “ALMIRANTE ZAR” de la Ciudad de TRELEW, PROVINCIA DEL 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 del NEUQUÉN, PROVINCIA DE NEUQUÉN.
13. Dichos Aeropuertos deberán remitir la información de base que permita el estudio por parte del ORSNA y de las respectivas Autoridades de Aplicación, en forma conjunta con el ORSNA, los eventuales impactos que puedan haberse generado en las mencionadas concesiones a través del tiempo, en un todo de acuerdo con los respectivos marcos normativos.
14. Dado los atrasos generados productos de la remisión de información, recopilación y estudio de las imputaciones realizadas en las distintas cuentas bajo estudio, se considera que a efectos de agilizar las revisiones ordinarias de la Proyección Financiera de Ingresos y Egresos, debería instarse al concesionario a continuar con el Proceso de Regulación en Tiempo Real, tratado bajo Expediente ORSNA 265/13.
15. Autorizar al Señor Presidente del directorio a suscribir los actos administrativos pertinentes.

Punto 3 - El Señor Secretario General somete a consideración e informa sobre el Expediente N° 455/12 por el que tramita el Informe realizado por el DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE (DMA) del ORSNA referido a la situación actual de la ejecución del contrato celebrado entre el concesionario y la empresa TERRA INC S.A. en virtud de lo actuado en la causa judicial caratulada: “ASSUPA c/ AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. s/ Proceso de Conocimiento” en trámite ante el Juzgado Contencioso Administrativo N° 9 Secretaría N° 18.

Las presentes actuaciones administrativas tienen su origen en la demanda judicial interpuesta por la asociación de usuarios “ASSUPA”, en el marco de la causa mencionada, cuyo objeto fue descripto por la parte actora de la siguiente manera: “condene a la parte demanda en virtud del Decreto N° 163/98 y el Acta de Adecuación del Contrato de Concesión aprobada por el Decreto N° 1.799/07 a realizar “todas las acciones que resulten necesarias para la recomposición integral de los daños colectivos ambientales producidos por su propia actividad”.

Posteriormente a los traslados a la demandada se citó al ORSNA en la causa como tercero.

En fecha 27 de diciembre del año 2011 se celebró una audiencia en la sede del Juzgado y las partes pactaron un acuerdo, que tendría como objeto el llevar adelante

9



6

tareas de carácter ambiental a los fines de poder dar cumplimiento posible a lo establecido en la demanda de inicio, quedando sujeto a la aprobación del Organismo Regulador.

En Reunión de Directorio de fecha 25 de abril de 2012, plasmada en Acta N° 3/12, se aprobó el citado acuerdo, solicitando la parte actora y demandada la homologación del mismo en sede judicial, la que fue efectuada ese mismo día.

Una vez homologado el acuerdo y aprobado por la máxima autoridad de este Organismo, se procedió a ordenar al BANCO NACIÓN el pago a la contratista (TERRA INC. S.A.) en concepto de "anticipo financiero del VEINTE POR CIENTO (20%)" a los fines de dar comienzo con el trabajo de diagnóstico (Nota ORSNA N° 975/12 de fecha 17 de Septiembre de 2012 y Orden de Compra N° 4700176809).

Una vez hecho el adelanto de pago a la empresa, comenzaron algunas de las tareas de diagnóstico, y por ende el debido control del ORSNA a las actividades desarrolladas.

Cabe señalar que en fecha 19 de marzo de 2013 el Concesionario (nota AA2000-OPER-231/13) remitió el informe de avance de la Línea de Base de EZEIZA y SAN FERNANDO elaborado por TERRA INC. S.A., documentación que fuera observada por el DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE (Informe obrante a fs. 381/393) donde se concluyó que se han utilizado diferentes medidas (diámetros) de caños de PVC para la construcción de los FR, presentando todos diferente altura respecto del nivel del suelo, destacando que en varios casos no se ha realizado el sellado del pozo y se ha identificado en algunos de ellos que la base de fijación de las tapas de vereda presenta fracturas.

Asimismo conforme surge del informe DMA obrante a fs. 395/401) todos los FR se encontraron en diferente estado constructivo, no siendo la construcción estandarizada y algunos de ellos se han ejecutado con diferente diámetro de cañería, señalándose que se han detectado DOS (2) de ellos que no cumplen con las especificaciones técnicas.

En fecha 2 de mayo de 2013 el Concesionario remite el informe de avance de la Línea de Base Ambiental – Fase II- de fecha 18 de abril de 2013 del Aeropuerto "MINISTRO PISTARINI" de EZEIZA elaborado por TERRA INC. S.A. y una factura.

En fecha 10 de junio de 2013 (NOTA ORSNA N° 716/13) se solicitó al Concesionario dar cumplimiento a una serie de observaciones detalladas en el anexo de dicha misiva.

En fecha 26 de junio de 2013 se efectuó un nuevo relevamiento de superficie a los freáticos instalados por la firma TERRA INC. S.A., surgiendo nuevas observaciones a los procedimientos y construcciones llevadas a cabo, que generaron la elaboración de Actas de Constatación por parte de agentes del Organismo Regulador (Actas de Constatación N° 00009213, N° 00009216, N° 00009217, N° 00009219, N° 00009220, N° 00009221, N° 00009222, N° 00009223, N° 00009224 y N° 00009227).

En fecha 4 de septiembre de 2013 se realizó la verificación de las tareas relativas a la Consultoría de Pasivos Ambientales (Informe del DMA obrante a fs. 608/612).

En fecha 12 de septiembre de 2013 el Concesionario remite el estado de avance de los trabajos realizados en el Aeroparque "JORGE NEWBERY" y "MINISTRO PISTARINI" de EZEIZA.

En fecha 19 de septiembre de 2013 el área técnica luego de analizar la documentación remitida, recomendó evaluar la conveniencia de demandar al Concesionario una mayor justificación técnica. Asimismo recomendó evaluar la conveniencia de que la Dirección Técnica del Concesionario que controla el cumplimiento del contrato con TERRA INC. S.A. concorra al Organismo Regulador a fin de exponer tales justificaciones ante un auditor externo calificado. Por último

recomendó demandar una explicación sobre el sistema de purgado utilizado durante la toma de muestras en todo el proceso de muestreo de agua freática y una justificación que valide los volúmenes de purgado adoptados como rutina por el Contratista.

-----En fecha 16 de octubre de 2013 (NOTA ORSNA N° 1434/13) se informaron al Concesionario observaciones detectadas por el Organismo con relación a las Especificaciones Técnicas (ET) aprobadas para la construcción de los freatímetros, intimando a AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. a remitir en el plazo de CINCO (5) días datos taxativos que clarifiquen las características constructivas de los freatímetros.

En fecha 23 de octubre de 2013 el Concesionario remite el Informe elaborado por la firma TERRA INC. S.A., elaborando el área técnica el informe de fecha 29 de octubre de 2013 donde analiza cuestiones relativas al cumplimiento de las Especificaciones Técnicas del Contrato, del presupuesto aprobado, de la construcción de freatímetros, de los criterios de seguridad adoptados para evitar la contaminación desde la superficie, la utilización del material instrumental para el desarrollo del pozo, etc.

Por NOTA ORSNA N° 1840/13 se solicitó la intervención de la SECRETARÍA DE AMBIENTE Y DESARROLLO respecto de la documentación técnica remitida.

El DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE (Informe del 21/03/14) formula una serie de observaciones luego de analizar la opinión vertida por la SECRETARÍA DE AMBIENTE Y DESARROLLO SUSTENTABLE (SAyDS) en la Nota JGM 35328/2013 de fecha 13 de marzo de 2014 y del Programa de consultoría de diagnóstico final de pasivos ambientales ejecutado por TERRA INC. SA..

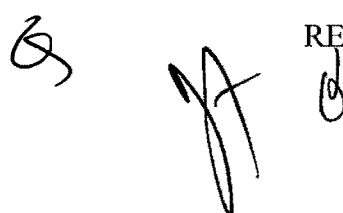
Destaca el área técnica que la Secretaría observa deficiencias en las características constructivas de los freatímetros, realizando TRES (3) observaciones al respecto: a) Método de perforación utilizado: se realizó inyección de fluido, lo cual no resulta recomendable ya que reduce la representatividad del muestreo; b) para los diámetros de los pozos realizados fueron utilizados tubos ranurados de dimensiones inadecuadas, lo que reflejó una perturbación de las muestras extraídas; y c) Se realizó una instalación inadecuada de la superficie ranurada de los freatímetros, sin respetarse la distribución vertical recomendada para asegurar una correcta representatividad de las muestras, siendo esta ubicada en profundidades muy cercanas a la superficie, o muy por debajo del nivel freático. Adicionalmente, en algunos puntos, no se colocó un sello de bentonita, favoreciendo el ingreso de lixiviados al pozo.

Asimismo, en cuanto al procedimiento de toma de muestra advierte que el método utilizado por la empresa consultora no se ajustó a las buenas prácticas, lo que repercutió negativamente en la representatividad de las muestras extraídas.

La SECRETARÍA DE AMBIENTE Y DESARROLLO SUSTENTABLE indicó que el método de medición del nivel freático empleado por la contratista, resultó precario, impreciso, impidiendo así la detección de Fase Libre Acuosa Sobrenadante, afirmando a partir de ello que al no poder diferenciar la presencia de hidrocarburos disueltos o emulsionados de hidrocarburos sobrenadantes, las concentraciones de hidrocarburo en agua que puedan surgir de los análisis fisicoquímicos sobre las muestras, carecen de representatividad. Adicionalmente, al obviar la descontaminación de barreno y equipamiento de perforación, se contribuyó a una posible contaminación del proceso de muestreo, nuevamente afectando la representatividad del mismo.

Finalizando su dictamen, la referida Secretaría aclara que al haber habido una demora de CINCO (5) días entre la extracción de las muestras y el envío de estas al laboratorio, debe analizarse si los resultados resultan representativos.

Por su parte, el Lic. Fiat, representante técnico de la DIRECCIÓN DE RESIDUOS PELIGROSOS, entendió que las tareas y estudios ejecutados requieren una



mayor profundización, atento a que, según pudo observarse, se detectó contaminación en algunos pozos, no quedando en claro si la misma es puntual o responde a una contaminación general.

El DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE señala que el objeto del contrato bajo análisis era realizar un “plan de diagnóstico de pasivos ambientales a ser ejecutado en DIECISEIS (16) de los TREINTA Y TRES (33) aeropuertos que integran el “Grupo A” del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA)”.

En relación a la ejecución del contrato se hace mención a distintos incumplimientos que llevó adelante la compañía a cargo de la remediación.

El área técnica indica que el primer incumplimiento se da en el plazo para la ejecución del contrato. Es decir, el contrato preveía (según el punto 3) para la ejecución actual, un plazo de QUINIENOS CUARENTA (540) días corridos y tareas en más de DIECISEIS (16) Aeropuertos. En la actualidad la empresa TERRA INC S.A. solamente llevó adelante actividades en DOS (2) Aeropuertos, a saber, AEROPUERTO INTERNACIONAL “MINISTRO PISTARINI” en forma “defectuosa e incompleta” y en AEROPARQUE “JORGE NEWBERY” en “forma irregular e incompleta”.

Destaca el área técnica que se pueden apreciar reiteradas inspecciones por parte de personal del ORSNA, señalando demoras e incumplimientos. En el mismo orden, cada uno de estos requerimientos fueron desatendidos por la empresa.

En segundo lugar, el DMA hace mención a distintas desatenciones del contratista en relación al “diámetro de los instrumentos” utilizados para llevar adelante las tareas de muestreo, lo que generó DOS (2) consecuencias: en primer lugar “una reducción del espacio anular y por ende un empaque filtrante reducido lo que afectaría al pasaje de agua” y en segundo término vulnerar las especificaciones técnicas establecidas en el contrato.

Como un tercer aspecto a tener en cuenta pueden señalarse los procedimientos que se deben realizar para obtener las muestras en los trabajos de diagnóstico. Dichas tareas, que deben llevar adelante quienes realizan el trabajo son fundamentales, ya que el incumplimiento de cualquier paso de la cadena pre-establecida para el muestreo, puede alterar los resultados.

Al respecto el DMA señala que la cadena de trabajo fue vulnerada en distintas ocasiones, modificándose incluso, el uso de algunas herramientas para el trabajo, después de reiteradas inspecciones del ORSNA, dando entender que de esa manera se modificó el compartimiento del contratista a partir de que las inspecciones de este Organismo, ya que las mismas se tornaron más rigurosas producto del aumento de intimaciones no contestadas a la empresa TERRA INC S.A..

A su vez, el área técnica deja señalado que “no se completó la purga de los pozos de acuerdo a las normas ASTM especificadas en la Guía de especificaciones técnicas y en el punto quinto del Procedimiento de toma muestra de aguas freáticas, lo cual interferiría en la representatividad de las muestras”.

Por último el DMA destaca que los resultados de las muestras arrojan los siguientes resultados: a) “Protocolos de análisis con fecha de ingreso 05/10/12, correspondiente a las muestras de suelo del área de mantenimiento de la ex- FAA, no obran en el informe las cadenas de custodia. Asimismo se extrajeron 8 muestras cuando las autorizadas fueron 4; b) Muestras de suelo con contaminación de Cinc: El límite de referencia para el elemento cinc que figura en los protocolos de análisis del laboratorio (100 mg/kg) no coincide con el valor que indica la normativa señalada: Dec. 831/93- Anexo II, Tabla 9 – Cinc: 1500 µg/g peso seco-; c) En algunas cadenas de custodia no se codificó a los permisionarios ni sectores, remitiendo al laboratorio las muestras con los nombres de las empresas, lo que representa falta de confidencialidad en el

5
A
O

procedimiento y d) En algunas cadenas de custodia y protocolos de análisis se confundió la codificación entre permisionarios y sectores, remitida por el contratista".

Como primera conclusión el DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE señala que lo informado por la Nota ORSNA N° 877/13 del 12/09/2013 se contrapone con lo informado por el Concesionario por Nota AA2000-OPER 328/13 en cuanto a que los FT construidos se ajustaban a las ET aprobadas, incumpliendo lo establecido en el ítem 5.2 del Capítulo 5 de la Resolución ORSNA N° 36/08 en lo referido a que: "...Las variaciones significativas de obra serán informadas de inmediato luego de advertirse su necesidad, a los efectos de permitir la intervención oportuna del ORSNA..." .

Expresa el área técnica que el Concesionario envió al ORSNA en su Nota AA2000-OPER N° 328/13 información distorsionada atento a lo informado por la Nota ORSNA N° 877/13, que implicaría un incumplimiento por acción (autorización eventual al contratista a no observar las ET en cuanto a construcción de FT sin informar al ORSNA) u omisión (incumplir su responsabilidad por la ejecución y dirección de las obras que se realizan en los aeropuertos del Grupo "A" del SNA).

En segundo lugar el área técnica concluye que el Concesionario remitió el original de la factura N° 0001-00000491 de TERRA INC. para el pago del QUINCE POR CIENTO (15%) del Informe sobre el trabajo de campo realizado para el Aeropuerto de EZEIZA (PESOS CIENTO TREINTA Y OCHO MIL CIENTO DIECIOCHO CON NOVENTA Y TRES CENTAVOS (\$138.118.93)) y Aeroparque "JORGE NEWBERY" (PESOS CUARENTA MIL SEISCIENTOS TREINTA Y TRES (\$40.633) validándola con informes que no se ajustan a lo efectivamente construido.

Agrega el área técnica que los informes de avance son confusos en sus afirmaciones en cuanto a si se cumple o no con las especificaciones técnicas y no agregan elementos básicos en cuanto a la construcción de FT como lo que correspondería a un corte esquemático, verificándose que el Concesionario avala informes del Contratista que no expresa en términos claramente entendibles la actividad que realiza (lo que genera dificultades significativas para entender los resultados) o que incurre en errores conceptuales.

Por último concluye el DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE que a (DOS) años de haber celebrado el contrato, las partes agotaron los plazos de ejecución previstos para los DIECISEIS (16) aeropuertos, y solamente se realizaron tareas en DOS (2) aeropuertos, restando ejecutar CATORCE (14) aeropuertos ubicados desde el extremo noreste del país (IGUAZÚ) al extremo sur (RÍO GRANDE).

Al tomar intervención el Servicio Jurídico (Dictamen GAJ N° 52/14) el Servicio Jurídico señala que los aspectos centrales y relevantes del contrato que fue celebrado entre el concesionario (AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A.) y el contratista (TERRA INC. S.A.), con posterior aprobación del Organismo Regulador.

El contrato bajo análisis tiene como objeto poder dar cumplimiento a las pautas establecidas en el Numeral 6.7 del Decreto 1.799/07 por el que se aprobó el ACTA ACUERDO DE ADECUACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN. Dentro de los considerandos también se puede destacar que la compañía contratada es una "empresa de ingeniería y consultoría ambiental especializada-en particular- en estudios ambientales, gestión ambiental integral y gestión ambiental en aeropuertos". Por último se hace mención a que la contratación se hace bajo la modalidad de "contratación directa" en orden de razones de "urgencia objetiva" (Art. N° 5.C.I del Reglamento aprobado por la Resolución ORSNA N° 65/10).

Destaca la GERENCIA DE ASUNTOS JURÍDICOS (GAJ) en lo que respecta a las obligaciones del consultor, se deja sentado que el mismo "prestará servicios y

6
JA
6

cumplirá con sus obligaciones con la debida diligencia, eficiencia y economía, de acuerdo a con técnicas y prácticas profesionales generalmente aceptadas, asimismo, observará prácticas de administración apropiadas y empleará técnicas modernas adecuadas y métodos eficaces y seguros". A su vez, en el Numeral 3.2 se dejan sentadas las prohibiciones para el consultor de aceptar comisiones, descuentos y/o cualquier actividad que resulte incompatible con el trabajo que implique llevar adelante el contrato como también los principios de confidencialidad, de los seguros a contratar y las características y procedimientos a seguir para incorporar personal a las tareas.

Expresa mención merece el apartado 3.6 en donde el consultor "deberá presentar a el CONTRATANTE los informes y documentos que se especifican en el Apéndice B, en la forma, la cantidad y el plazo que se establezcan en dicho apéndice".

La GAJ señala que en lo que hace a la cuestión de los plazos de ejecución de las tareas de diagnóstico, queda sentado en el Apéndice A los tiempos que se deben cumplir a los fines de llevar adelante el objeto del contrato citado, como también los datos de pago, el valor de cada trabajo en los 16 aeropuertos y las autoridades del proyecto.

Señala la GAJ que el Organismo Regulador posee una manda constitucional que se encuentra resguardada en su Artículo 42 de dicho cuerpo, el que ordena que existan marcos regulatorios de los servicios públicos en el ámbito nacional, siendo el objeto de dicho precepto la protección del Interés Público y la defensa de los usuarios.

El Servicio Jurídico expresa que dentro de las funciones del ORSNA se encuentra la de: "Hacer cumplir el presente decreto y sus disposiciones complementarias en el ámbito de su competencia, supervisando el cumplimiento de las obligaciones y prestación de los servicios por parte del concesionario y/o administrador del Aeropuerto. En los casos de concesiones, fiscalizará, controlará y aprobará la realización de obras e inversiones que se hubieren previsto", "Verificar el cumplimiento de las obligaciones a cargo del concesionario o del administrador del aeropuerto. El Organismo Regulador estará autorizado a requerirles los documentos e informaciones necesarios para verificar el cumplimiento de sus obligaciones y prestación de los servicios por parte del concesionario y/o administrador aeroportuario. En los casos de concesiones, fiscalizará, controlará, y aprobará la realización de las obras e inversiones que se hubieran previsto", "Controlar la operación y/o expansión de los aeropuertos a fin de lograr una protección eficaz del medio ambiente y de la seguridad pública. En cumplimiento de esta atribución, el Organismo Regulador tendrá derecho de acceso a las instalaciones aeroportuarias, a efectos de investigar cualquier amenaza real o potencial a la seguridad y conveniencia públicas, en la medida en que obste a la aplicación de normas específicas", "Aplicar las sanciones que correspondan por violación de las disposiciones legales, reglamentarias o contractuales, y establecer el procedimiento para su aplicación, asegurando el principio del debido proceso y la participación de los interesados", "En general, realizar todo otro acto que sea necesario para el mejor cumplimiento de sus funciones y de los fines de este decreto y de sus normas complementarias, así como asumir las funciones que le sean asignadas en el futuro." (Numeral N° 14, N° 23, N° 28, N° 32 y N° 36 del Art. 17 del Decreto N° 375/97).

A su vez, destaca el Servicio Jurídico que el ORSNA ha dictado distinta normativa aplicable a este tipo de casos, estableciendo los mecanismos de control que se deben efectuar respecto de los contratos que celebra el concesionario.

Señala la GAJ que en el Artículo 11 del Anexo I conforme la Resolución ORSNA N° 65/10, se consagra que: "En todos los procedimientos el ORSNA podrá realizar las observaciones que estime pertinentes respecto de las etapas descriptas, las que serán de cumplimiento obligatorio para AEROPUERTOS ARGENTINA 2000

S
A
D

S.A., bajo apercibimiento de no considerar dicha contratación como pasible de ser sufragada con fondos del Fideicomiso de Fortalecimiento del Sistema Nacional de Aeropuertos. Todo ello sin perjuicio de las sanciones que pudieran corresponder conforme la Reglamentación específica que posee el Organismo"; tornándose evidente la facultad que posee el Organismo Regulador para hacer observaciones y resolver todas aquellas cuestiones que puedan ver afectadas el interés público y el correcto desenvolvimiento de la protección de los usuarios.

En función de ello, el Servicio Jurídico entiende que la empresa TERRA INC S.A. no cumplió con el objeto central del contrato que era, ni más ni menos, realizar las tareas de diagnóstico final de pasivos ambientales en TREINTA Y TRES (33) de los CINCUENTA Y CUATRO (54) Aeropuertos del SNA, constituyendo esta situación de por sí un incumplimiento grave, ya que no sólo se arrastra con el incumplimiento, sino que el mismo es contra el ESTADO NACIONAL, lo cual genera demoras en las planificaciones técnicas que realiza este Organismo a los fines de prestar un correcto servicio en el marco de los aeropuertos señalados.

Asimismo la GAJ destaca el incumplimiento de los plazos a los fines de llevar adelante el objeto señalado. A los fines de ser más precisos, para el plazo de ejecución actual (QUINIENTOS CUAERNTA (540) días corridos), estaban previsto tareas de diagnóstico en DIECISEIS (16) Aeropuertos (tal como surge del punto 3 de las condiciones especiales). Al día de hoy sólo se llevaron adelante tareas en sólo DOS (2) Aeropuertos (EZEIZA y AEROPARQUE), y a su vez, los mencionados trabajos se hicieron de manera deficiente e incorrecta.

Como tercer incumplimiento el Servicio Jurídico señala las reiteradas observaciones que realizó el área técnica en las diversas inspecciones que se llevaron adelante en cada uno de los trabajos realizados y en diversas observaciones que fueron formuladas por el entonces Jefe del DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE.

Señala la GAJ que en las recomendaciones finales el responsable del Departamento de Medio Ambiente (DMA) del ORSNA, deja sentado todos aquellos criterios incumplidos por la contratista en lo que respecta a los puntos técnicos de la ejecución del contrato. A los fines ejemplificativos, se menciona las principales fallas en la realización de las tareas de diagnóstico: construcción de freáticos por fuera de los parámetros pre-establecidos, en las medidas de seguridad en la toma de las muestras, criterios para considerar el pozo desarrollado, entre otros. En el mismo informe se sugiere revisar la responsabilidad que podría caer tanto al concesionario como a la contratista en los términos de las Resoluciones ORSNA N° 36/08 y 65/10.

La GAJ entiende que en las actuaciones sometidas a análisis ha quedado configurado el incumplimiento al deber de información a este Organismo, ya que en reiteradas ocasiones no se dio respuesta ni se llevó adelante ninguna acción positiva a fin de dar cumplimiento con todas las observaciones señaladas oportunamente por el ORSNA.

En función de lo expuesto, el Servicio Jurídico considera pertinente que el Directorio del ORSNA intime al concesionario a los fines de que rescinda de el contrato que lo une a la empresa TERRA INC S.A., entendiendo que el contrato que llevó adelante el concesionario con la empresa TERRA INC S.A. debe ser rescindido, en virtud de vulnerarse los principios estructurales del contrato suscripto, recomendando analizar la posibilidad de iniciar las acciones legales contra el contratista atento el daño producido al ESTADO NACIONAL.

Concluye la GAJ que corresponde al Directorio del ORSNA instruir al concesionario a los fines de dar finalizado el contrato con la empresa TERRA INC S.A.

S
A
G

y se proceda a buscar el mecanismo correspondiente a los fines de dar cumplimiento a la manda judicial, establecida en los autos antes mencionados.

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

1. Intimar a AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. a que rescinda el contrato celebrado con la firma TERRA INC. S.A.
2. Instruir a la GERENCIA DE ASUNTOS JURÍDICOS a evaluar las acciones legales que pudieren corresponder como consecuencia del incumplimiento llevado adelante por la empresa TERRA INC. S.A.
3. Instruir a la GERENCIA DE ADMINISTRACIÓN Y PRESUPUESTO (G.A.P) a que deje sin efectos todas aquellas erogaciones vinculadas al expediente.
4. Autorizar al Sr. Presidente del Directorio a dictar el acto administrativo pertinente.

Fuera del Orden del Día el Sr. Secretario General somete a consideración e informa sobre el Expediente N° 249/14, por el que tramita la propuesta formulada por la GERENCIA DE ASUNTOS JURÍDICOS (GAJ) propiciando la contratación de un servicio de consultoría para la elaboración del "Diagnóstico Final de pasivos ambientales del Aeropuerto Internacional "MINISTRO PISTARINI" de EZEIZA, PROVINCIA DE BUENOS AIRES, Aeroparque "JORGE NEWBERY" de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES y el Aeropuerto de SAN FERNANDO, PROVINCIA DE BUENOS AIRES".

El DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE (DMA) (Providencia DMA N° 75/14) señala que el trabajo de Consultoría propiciado será incluido en la Programación Financiera del FIDEICOMISO DE FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS, creado por el Decreto N° 1.799/07 con fondos provenientes de la Cuenta N° 412466/3 - "Fondos para Estudios, Control y Regulación de la Concesión (1,25%)" en el marco del FIDEICOMISO DE FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS, toda vez que su objeto está dirigido a la elaboración de una línea de base ambiental en la cual se lleve a cabo un relevamiento sistemático de procesos de contaminación de suelos y aguas y condiciones de los sitios potencialmente contaminados y su entorno, de la observación de los registros de incidentes y accidentes informados a la SECRETARÍA DE ENERGÍA DE LA NACIÓN o SECRETARÍA DE AMBIENTE Y DESARROLLO SUSTENTABLE DE LA NACIÓN, del estudio exhaustivo de las zonas en las que se presume o existe la posibilidad de vuelcos contaminantes, de las determinaciones de la ubicación y extensión plani-altimétrica de eventuales matrices contaminadas, de la identificación de contaminantes y su cuantificación y dispersión.

El DMA explica que el objeto de la contratación se circunscribe a los TRES (3) aeropuertos del área metropolitana BUENOS AIRES, resultando la tarea a desarrollar extraordinaria y necesaria para la determinación de los pasivos ambientales que pudieren existir en los aeropuertos mencionados y caracterizándose los trabajos a desarrollar tanto por su grado de complejidad como su logística y el desarrollo de tareas que requieren de instrumentos y análisis especializados, que no pueden ser llevados a cabo dentro de las tareas ordinarias que desarrollan dentro del Departamento.

Entiende el área técnica que atento la existencia de los autos caratulados "ASSUPA C/ AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. S/ Proceso de Conocimiento" en trámite ante el Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Contencioso Administrativo Federal N° 9 Secretaría 18, en el cual tramitan actuaciones relacionadas

3
A
D

con la realización del Diagnóstico Final de Pasivos Ambientales cuya consultoría había sido asignada a la firma TERRA INC. S.A. en carácter de urgente y, posteriormente desestimada por deficiencias técnicas en su desarrollo, resulta apremiante llevar a cabo ~~la contratación de dicho servicio de consultoría, solicitando su encuadre en el~~ procedimiento de selección a través de un Trámite de Compulsa abreviada por la urgencia (Artículos 24 y 140 del Decreto N° 893/12).

El DMA señala que de acuerdo a las consultas efectuadas con empresas del rubro se estima el monto de la contratación impulsada en la suma de PESOS DIEZ MILLONES SEISCIENTOS CUARENTA Y OCHO MIL (\$10.648.000.-), IVA incluido e incorpora el Pliego de Bases y Condiciones Particulares y Especificaciones Técnicas, desglose de Presupuesto y la correspondiente solicitud de gastos.

La GERENCIA DE ADMINISTRACIÓN Y PRESUPUESTO (GAP) (Providencia GAP N° 257/14) señala que el monto de la contratación se incluirá en la Programación Financiera 2014-2016 del Fideicomiso del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA) a instancia de la GERENCIA DE EJECUCIÓN Y CONTROL DE LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA (GECIA), informando que existen fondos financieros suficientes para cubrir el monto de la contratación en la Cuenta Fiduciaria del BANCO DE LA NACIÓN ARGENTINA N° 412466/3 – Fondos para Estudios, Control y Regulación de la Concesión (1,25%).

Concluye la GAP que tanto por el monto estimado como por la urgencia que revisten los trabajos a realizar, corresponde encuadrar el trámite en una Contratación Directa por compulsa abreviada.

Al tomar intervención el Servicio Jurídico (Dictamen GAJ N° 55/14) expresa que resulta conveniente destacar que el bloque de legalidad que sustenta la presente solicitud de contratación posee la particularidad de estar compuesto por normas típicas que rigen los procesos de selección en el sector público, y por las normas que rigen el FIDEICOMISO DE FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS, dado que éste es la fuente de financiamiento a utilizar.

Explica la GAJ que el objeto del presente procedimiento de selección, es la contratación de un servicio de consultoría para la elaboración de los proyectos correspondientes al “Diagnóstico Final de pasivos ambientales del Aeropuerto Internacional “MINISTRO PISTARINI” de EZEIZA, PROVINCIA DE BUENOS AIRES, Aeroparque “JORGE NEWBERY” de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES y el Aeropuerto de “SAN FERNANDO”, PROVINCIA DE BUENOS AIRES”. Al respecto, cabe agregar que los tres aeropuertos pertenecen al Grupo "A" de Aeropuertos del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA), teniendo como fundamento la contratación propiciada, de acuerdo a lo expresado por el área técnica, “está dirigido a la elaboración de una línea ambiental en la cual se lleve a cabo un relevamiento sistemático de procesos de contaminación de suelos, aguas y condiciones de los sitios potencialmente contaminados y su entorno”.

El Servicio Jurídico explica que la concesión de un grupo de aeropuertos de la red de aeródromos públicos destinado al transporte aerocomercial de la REPUBLICA ARGENTINA es una política de estado tendiente a lograr fondos para la recomposición, el crecimiento y mejoramiento de la infraestructura aeroportuaria en el SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTO, debiendo alcanzar al Sistema en su totalidad, dado su unicidad y su interconexión.

El Fideicomiso de Fortalecimiento del Sistema Nacional de Aeropuertos dotó al ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA) con la efectiva capacidad de planificar e impulsar la realización de obras aeroportuarias, tomando un protagonismo inusitado en el rol que le corresponde asumir

5
A

6

en la gestión e intervención económica para el crecimiento y modernización de la infraestructura aeroportuaria.

El Servicio Jurídico sostiene que el ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA) deberá valerse de diversos tipos de contrataciones con terceros, a fin de que provean los medios materiales y/o intelectuales requeridos para el fiel cumplimiento de la novísima función encomendada.

De acuerdo a lo expresado por las áreas técnicas, los trabajos de Consultoría que se realizarán en los mencionados aeropuertos son imprescindibles para realizar "la elaboración de una línea ambiental en la cual se lleve a cabo un relevamiento sistemático de procesos de contaminación de suelos, aguas y condiciones de los sitios potencialmente contaminados y su entorno".

La GAJ sostiene que se aprecia claramente la manera en que la consultoría de marras se inserta a la perfección en el sistema previsto en el Fideicomiso de Fortalecimiento del Sistema Nacional de Aeropuertos, cumpliendo con el destino del Fondo para Estudios, Control y Regulación de la Concesión y coadyuvando a la concreción del fin último del Fideicomiso que no es otro que el mejoramiento de la infraestructura aeroportuaria argentina.

El Servicio Jurídico manifiesta que tal como lo expresaron las áreas técnicas la contratación propiciada resulta "extraordinaria", toda vez que dado "que dichos trabajos se caracterizan por su grado de complejidad, como por su logística y el desarrollo de tareas que requieren de instrumentos y análisis especializados que no pueden ser llevados a cabo dentro de las tareas ordinarias que desarrollan dentro de esta Gerencia", situación que encuentra en un todo acorde con lo dispuesto por el mencionado Contrato de Fideicomiso en su artículo 7° en su inciso A, punto i).

Por otra parte, la GAJ expresa que el Artículo 23 del citado acuerdo legal, establece la obligación formal del Organismo Regulador de enviar a la SECRETARÍA DE TRANSPORTE un informe sobre los proyectos autorizados a ser financiados con los bienes fideicomitidos situación que fuera cumplida con el envío de la NOTA ORSNA N° 257/12.

Entiende la GAJ que la contratación de un Servicio de Consultoría por parte de un organismo de la Administración Pública, la Ley de Consultoría N° 22.460 regula los aspectos esenciales de este tipo de contrataciones, que en su Artículo 1° establece: "La presente Ley rige la promoción y contratación de servicios de consultoría que bajo la forma de locación de obra intelectual o de servicios requiera la Administración Pública Nacional, sus dependencias, reparticiones y entidades autárquicas o descentralizadas, las empresas y bancos del Estado, las sociedades del Estado regidas por la Ley N° 20.705 y las sociedades de cualquier naturaleza, con participación estatal mayoritaria, a las empresas consultoras privadas", mientras que el Artículo 2° define los servicios de consultoría.

Sostienen el Servicio Jurídico que en el presente procedimiento de selección se prevé la modalidad de contratación directa por urgencia (inciso 5 del Artículo 25 del reglamento aprobado por Decreto N° 893/12).

Informa el Servicio Jurídico que el área técnica explica la procedencia de la urgencia atento a la existencia de una causa judicial ante el Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Contencioso Administrativo Federal N° 9, Secretaría N° 18, en la cual dicha tareas de consultoría "fue asignada a la empresa TERRA INC. en carácter de urgente, y posteriormente desestimada por deficiencias técnicas en su desarrollo, se considera apremiante llevar a cabo de dicho servicio de consultoría".

Explica la GAJ que el Decreto N° 893 al reglamentar la procedencia de la urgencia en el Artículo 24 dispone que: "A los fines de encuadrar a un procedimiento de

3
A
o

selección en la causal prevista en el Artículo 25, inciso d), apartado 5, del Decreto Delegado N° 1.023/01 y sus modificaciones, deberá probarse la existencia de circunstancias objetivas que impidan la realización de otro procedimiento de selección en tiempo oportuno para satisfacer una necesidad pública. Serán razones de urgencia las necesidades apremiantes y objetivas que impidan el normal y oportuno cumplimiento de las actividades esenciales del organismo contratante. Se entenderá por casos de emergencia: los accidentes, fenómenos meteorológicos u otros sucesos que creen una situación de peligro o desastre que requiera una acción inmediata y que comprometan la vida, la integridad física, la salud, la seguridad de la población o funciones esenciales del Estado Nacional. En las contrataciones directas encuadradas en el apartado 5 del inciso d) del Artículo 25 del Decreto Delegado N° 1.023/01 y sus modificaciones, cuando se invoquen razones de urgencia o emergencia y se tratare de una situación previsible, deberán establecerse, mediante el procedimiento pertinente de acuerdo al régimen procesal disciplinario que corresponda aplicar, las responsabilidades emergentes de la falta de contratación mediante un procedimiento competitivo en tiempo oportuno".

Sostiene el Servicio Jurídico que toda vez que lo que se encuentra en juego es la debida protección del medio ambiente y sus derechos inherentes (Art. 42 CN), y por lo tanto, el cumplimiento de una manda constitucional, el caso sometido a análisis resulta un caso de excepción que requiere utilizar los mecanismos más expeditivos que encuentre la Administración, siendo la única manera de cumplir con la manda constitucional que aqueja este tipo de tareas iniciar el procedimiento de urgencia establecido en la normativa vigente de la materia.

Con relación a la competencia para efectuar el llamado propiciado la misma corresponde al Directorio del Organismo Regulador (Resolución ORSNA N° 255/98, y actualizado por la Resolución ORSNA 86/11).

Concluye la GAJ que no tiene observaciones que efectuar al llamado propiciado ni al proyecto de Resolución como tampoco respecto al proyecto de Pliego de Bases y Condiciones Particulares y Especificaciones Técnicas elaborado por las áreas técnicas del Organismo.

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

1. Autorizar el llamado bajo la modalidad de Contratación Directa por compulsa abreviada por Urgencia en el marco de los Artículos 24 y 140, en la modalidad establecida en el Artículo 200 inciso c) del Decreto N° 893/12, destinada a la Contratación de servicios de consultoría para el diagnóstico final de pasivos ambientales de los siguientes Aeropuertos: "JORGE NEWBERY" de la Ciudad Autónoma de BUENOS AIRES, "SAN FERNANDO" de la PROVINCIA DE BUENOS AIRES y "MINISTRO PISTARINI" de EZEIZA de la PROVINCIA DE BUENOS AIRES, estimando el gasto en la suma de PESOS DIEZ MILLONES SEISCIENTOS CUARENTA Y OCHO MIL (\$10.648.000.-), IVA incluido.
2. Aprobar el Pliego de Bases y Condiciones Particulares y Especificaciones Técnicas que como Anexo I integra la presente medida, y el que juntamente con las Normas de Higiene y Seguridad del Trabajo aprobadas por Resolución ORSNA N° 166/2000, forman parte de la documentación licitatoria de la presente contratación, el que como Anexo V se incorpora a la presente Acta.
3. Delegar en el Señor GERENTE DE ADMINISTRACIÓN Y PRESUPUESTO la facultad para emitir, de corresponder, notas aclaratorias y/o modificatorias.
4. Determinar que los gastos que demande la presente contratación serán atendidos con los fondos existentes en la Cuenta Fiduciaria del BANCO DE LA NACIÓN

G JA

ARGENTINA N° 412466/3 "Fondo para Estudios, Control y Regulación de la Concesión" (UNO COMA VEINTICINCO POR CIENTO (1,25%)).

5. Instruir a la GERENCIA DE ADMINISTRACIÓN Y PRESUPUESTO a fin que ~~tramiten los Pliegos correspondientes para los restantes aeropuertos del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA).~~
6. Autorizar al Señor Presidente del Directorio a suscribir el acto administrativo pertinente.

A las 13:00 horas y no siendo para más, se dá por finalizada la reunión.

