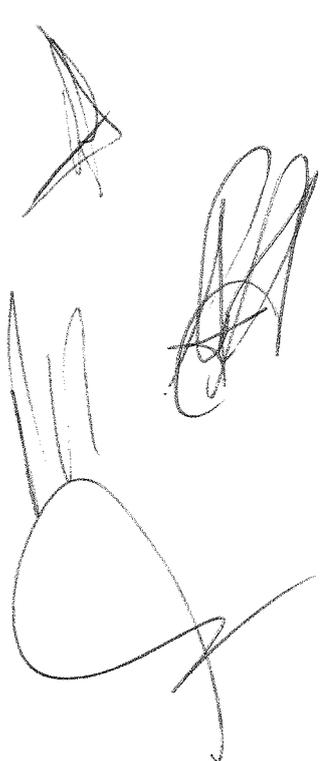


ACTA N° 5/2017 DE REUNIÓN ABIERTA DE DIRECTORIO DEL ORGANISMO
REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA)

El día 2 de junio de 2017, siendo las 11:00 hs, se reúne en Reunión Abierta en los términos del Anexo VIII del Decreto N° 1.172/03, en su Sede sita en Av. Costanera Rafael Obligado s/n, Edificio IV, Piso 2° - 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, Lic. Patricio DI STEFANO, del Sr. Vicepresidente Ing. Pablo Rafael ARAGONE y del Sr. Primer Vocal del Directorio, Dr. Pedro Antonio ORGAMBIDE. Asiste a la Reunión, la Sra. Secretaria General, Dra. Agustina EZEBERRY. Contándose con el *quórum* correspondiente, se da comienzo a la Reunión con el propósito de tratar el siguiente:

ORDEN DEL DÍA

1. Expediente N° 980/16 - Plan Anual de Obras 2017. Tratamiento y Resolución.
2. Expediente N° 151/17 – Acuerdo de Gestión de Servicios entre la ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI) y el ORSNA. Tratamiento y Resolución.
3. Expediente N° 1055/16 – Convenio Marco de Asistencia Técnica entre el INSTITUTO NACIONAL DE CEMENTO PORTLAND ARGENTINO (ICPA) y el ORSNA. Tratamiento y Resolución.
4. Expediente N° 157/16 – Control de Cumplimiento Numerales 6.5 a 6.8 del REGLAMENTO GENERAL DE USO Y FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (REGUFA). Tratamiento y Resolución.
5. Expediente N° 992/16 – Reclamo impropio presentado por AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. contra la Resolución ORSNA N° 97/16. Tratamiento y Resolución.
6. Expediente N° 137/17 – AEROLÍNEAS ARGENTINAS Y AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS CIELOS DEL SUR solicita la intervención del ORSNA ante el reclamo de la MUNICIPALIDAD DE EZEIZA para percibir la Tasa de Seguridad e Higiene, Derechos de Construcción, Tasas de Habitación y Libretas Sanitarias. Tratamiento y Resolución.
7. Expediente N° 136/17 – Presentación de AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS CIELOS DEL SUR S.A. solicitando la intervención del ORSNA ante el reclamo de la MUNICIPALIDAD DE SAUCE VIEJO para percibir el Derecho de Registro e Inspección en el Aeropuerto de SAUCE VIEJO. Tratamiento y Resolución.
8. Expediente N° 138/17 - Presentación de AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS CIELOS DEL SUR S.A. solicitando la intervención del ORSNA ante el reclamo de la MUNICIPALIDAD DE BARILOCHE para percibir la Tasa de Seguridad e Higiene en el Aeropuerto de BARILOCHE. Tratamiento y Resolución.
9. Expediente N° 59/17 – Ratificación Resolución ORSNA N° 30/17. Modificación Presupuestaria. Tratamiento y Resolución.



10. Expediente N° 967/16 – Aeropuerto Internacional “MINISTRO PISTARINI” de EZEIZA. Requerimiento de propuestas Nuevo Sistema Integrado de Combustible. Tratamiento y Resolución.
11. Expediente N° 927/16 – Seguimiento de la Programación Física – Financiera del Fideicomiso de Fortalecimiento del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS correspondiente al período 2017-2020. Tratamiento y Resolución.
12. Expediente N° 40/16 – Reconocimiento de gasto de matrícula de los abogados del Servicio Jurídico del ORSNA. Tratamiento y Resolución.
13. Expediente N° 546/16 – Incumplimiento en que incurrió AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. por omitir dar cumplimiento a su obligación de brindar información vinculada con los contratos celebrados con los prestadores. Tratamiento y Resolución.
14. Expediente N° 505/16 – Incumplimiento en que incurrió AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. al no remitir información conforme lo exigido por la Resolución ORSNA N° 78/13, respecto de espacios en el Aeroparque “JORGE NEWBERY”. Tratamiento y Resolución.

Punto 1 – La Sra. Secretaria General somete a consideración e informa sobre el Expediente N° 980/16 por el que tramita el Plan Anual de Obras Año 2017.

Cabe recordar que por NOTA GIA N° 718/16 se solicitó a AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. la remisión del Plan Anual de Obras 2017.

La GERENCIA DE ADMINISTRACIÓN Y PRESUPUESTO (MEMORANDUM GAP N° 107/16) remite la información correspondiente a los Saldos Acumulados al 19 de octubre de 2016 respecto de las cuentas que conforman el FIDEICOMISO DE FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS.

Por su parte la GERENCIA DE REGULACIÓN ECONÓMICO FINANCIERA (MEMO GREF N° 86/16) informa que con relación a la inversión directa, el valor que surge del Anexo IV del ACTA ACUERDO DE ADECUACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN es de CINCUENTA Y SEIS MILLONES DOSCIENTOS TREINTA MIL (\$56.230.000.-), a moneda de diciembre de 2005, razón por la cual el valor actualizado con el índice global a diciembre de 2015 asciende a PESOS TRESCIENTOS SETENTA Y CINCO MILLONES TRESCIENTOS SESENTA MIL (\$375.360.000.-).

El Concesionario AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. responde el requerimiento formulado (Nota AA2000-INFRA-1844/16) e informa que se encuentra garantizada la suma de PESOS SEISCIENTOS VEINTICINCO MILLONES SETECIENTOS CINCUENTA MIL (\$625.750.000.-) prevista contractualmente para el Plan Anual de Obras 2017.

Destaca el Concesionario que se encuentra trabajando en la colocación de un bono en el mercado financiero internacional, circunstancia que, de lograrse, le permitiría contar con un importante flujo adicional luego del repago de la ON a rescatar y deducidos los gastos de emisión y colocación, toda vez que se podría contar (previa autorización) con fondos depositados en las distintas cuentas y subcuentas de los fideicomisos constituidos según el plexo jurídico contractual, así como también en aquellos que el ORSNA hubiere creado posteriormente, los que se estiman alcanzarán aproximadamente los PESOS TRES MILLONES (\$3.000.000.-).

Por último, el Concesionario, a modo de colaboración con el Organismo y sin que ello implique una propuesta ni establecer prioridades, pero como pauta orientativa para la confección del mencionado Plan según las previsiones financieras, acompaña un Banco de Proyectos con la correspondiente lista de obras.

La GERENCIA DE OPERACIONES Y SEGURIDAD AEROPORTUARIA (MEMORANDUM GOySA N° 193/16) remite el listado con las necesidades de infraestructura en materia de Ayudas Visuales a la Navegación, que resultan primordiales para que las operaciones se desarrollen en un marco de Seguridad Operacional.

Asimismo el DEPARTAMENTO DE OPERACIONES Y SEGURIDAD AEROPORTUARIA de la GOySA informa las obras incluidas en la Etapa 1 de los Planes Maestros, relacionadas con las obras a corto plazo, además de aquellas consideradas como prioritarias, según requerimiento de la Autoridad Aeronáutica, a efectos de la Seguridad Operacional y aquellas que se definen como necesarias para los próximos TRES (3) o CUATRO (4) años.

Por último, el área técnica solicita en la medida de lo posible, incluir prioritariamente aquellas obras que hacen a la seguridad operacional y con respecto a las que se solicitan en pista, incluirlas en los proyectos en desarrollo y/o a presentar (RESAs, antichorros, nivelaciones de franja donde sea necesario, etc.).

La GERENCIA DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA (Providencia GIA N° 549/17) manifiesta que procedió a coordinar y centralizar la revisión del Plan Anual de Obras 2017 presentado por AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A., con base en el cual se ha formulado una nueva propuesta integral.

Explica el área técnica que las disponibilidades presupuestarias tenidas en cuenta para la elaboración del documento propiciado corresponden a aquellas informadas por la GREF y la GAP, habiendo tomado también intervención la GOySA, cuyas propuestas fueron incorporadas en tanto contuvieran la información necesaria para ser evaluadas conforme los criterios generales aplicados a esta selección y resultaran ajustables a los fondos disponibles.

La GIA señala que teniendo en cuenta que la ejecución de gran parte de las obras previstas en dicho plan abarca hasta el año 2018 - y en algunos casos, hasta el 2019 -, se ha extendido la planilla hacia una proyección plurianual de carácter tentativo que incluye, a modo de referencia, ambos ejercicios venideros con sus montos de inversión y las obras a realizar.

Asimismo señala el área técnica que dicha anticipación permite prever en el tiempo los desarrollos de gestión que cada ítem requiere, de acuerdo con la Resolución ORSNA N° 36/08, de manera de poder iniciar la ejecución de las obras establecidas para cada año con el propio inicio del ejercicio en el que están incluidas.

Aclara la GIA que sin perjuicio de esta proyección anticipada (2018-2019), en su oportunidad se dará trámite en forma independiente a cada uno de los Planes Anuales futuros, en tanto podrán incluirse en los mismos nuevos proyectos conforme las disponibilidades presupuestarias y los ajustes que se efectúen para cada año en función del cumplimiento de las metas de inversión previstas para su inmediato anterior.

Expresa el área técnica que los montos de inversión consignados en la planilla remitida son valores expresados a diciembre de 2016, señalando que si bien varias de las obras enumeradas en el Plan de Obras 2017 ya llevan un avance significativo de gestión y por tanto sus montos están definidos, el total estimado para las demás será verificado con el avance de su desarrollo proyectual.

Al tomar intervención el Servicio Jurídico (IF-2017-09704354-APN-GAJ ORSNA) destaca que la Concesión del Grupo "A" de los Aeropuertos integrantes del

Handwritten signatures and initials in the left margin, including a large stylized signature at the top, several smaller initials in the middle, and a large circular mark at the bottom.

SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA) tiene su origen en la necesidad de realizar inversiones en infraestructura aeroportuaria conforme surge de los Considerandos contenidos en el Decreto N° 375/97.

Señala la GAJ que dicho esquema que se mantiene hasta la fecha con algunas particularidades insertas a partir de la renegociación contractual operada en Diciembre del año 2007 a través del ACTA ACUERDO DE ADECUACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN, continúa constituyendo la principal obligación asumida por el Concesionario frente al Estado Nacional y por ende el control de su cumplimiento es tarea prioritaria del Organismo Regulador.

El Servicio Jurídico expresa que como Anexo IV al ACTA ACUERDO se introdujo el Plan de Inversiones para la totalidad del período que abarca la Concesión, previéndose su división por Planes Quinquenales que deben ser aprobados, revisados y fiscalizados por el ORSNA.

Explica la GAJ que a los efectos de alcanzar los mencionados objetivos, el Organismo Regulador entendió necesario establecer la obligatoriedad de presentar, una previsión anual, desarrollada con las formalidades de presentación preestablecidas por el "REGLAMENTO PARA LA AUTORIZACIÓN, FISCALIZACIÓN, HABILITACIÓN Y APROBACIÓN DE OBRAS" aprobado por la Resolución ORSNA N° 36/08, para una correcta programación y posterior fiscalización.

El Servicio Jurídico aclara que tal como fuera expresado en períodos anteriores, el Plan Anual se fundamenta en la necesidad de contar con un listado de obras necesarias, que permita una planificación suficientemente flexible como para adaptarse a circunstancias técnicas u operativas que suele presentar la actividad aeroportuaria, tales como la postergación del inicio de una obra por circunstancias operativas, la modificación del alcance de una obra en términos técnicos y económicos durante su desarrollo y evolución proyectual, etc., de forma tal que estos factores no representen un obstáculo que pueda demorar la efectiva realización del compromiso de inversión.

Recuerda la GAJ que la sustentabilidad económica - financiera de la Concesión y el dinamismo como carácter imperante en materia aeronáutica y por ende aeroportuaria, fueron tenidos especialmente en cuenta en la renegociación contractual plasmada en el Acta Acuerdo, por un lado permitiendo una mayor flexibilidad en las modificaciones del Plan de Inversión, facultando al ORSNA para su revisión y fiscalización, y por el otro previendo la revisión anual de la proyección económica - financiera de la Concesión, que tiene como uno de sus componentes las inversiones en infraestructura, velando por conservar el equilibrio de la misma.

El Servicio Jurídico sostiene que el hecho técnico aeronáutico, al que la infraestructura aeroportuaria no es ajena, posee la cualidad del dinamismo, que se traduce en la constante revisión de las exigencias y requerimientos técnicos - normativos para servir a una actividad cambiante y que posee por norte la adaptación tecnológica permanente al mejor servicio de la seguridad operacional.

Por su parte, la GAJ destaca que la Proyección Financiera de Ingresos y Egresos de la Concesión inserta como Anexo V del ACTA ACUERDO, refleja los ingresos, egresos operativos, inversiones y obligaciones estimados de la Concesión, siendo que las sucesivas revisiones anuales ordinarias deben ajustar los valores de ingresos, inversiones y gastos a los efectivamente verificados y proyectando de ahí en más nuevos valores que deberán guardar coherencia y equilibrio con lo dispuesto en dicho instrumento.

Asimismo el Servicio Jurídico expresa que, específicamente el ACTA ACUERDO, aprobada por el Decreto N° 1799/07, mantiene el espíritu del nuevo marco regulatorio al expresar: "(...) que conforme los principios que guiaron el proceso de

concesión, resulta pertinente impulsar la instrumentación de mecanismos que permitan garantizar el financiamiento de las inversiones tanto en los aeropuertos concesionados como en los que no son objeto de concesión, con el fin de alcanzar los estándares y niveles de calidad de servicios exigidos en la materia y los tratados internacionales de lo que la Nación es parte (...)".

Recuerda la GAJ que en atención a lo dispuesto por el referido instrumento, en fecha 29 de diciembre de 2009 el Concesionario AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. suscribió con el BANCO DE LA NACIÓN ARGENTINA, con la presencia del ORSNA y la SECRETARÍA DE TRANSPORTE, el CONTRATO DE FIDEICOMISO DE FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS, aprobado por Resolución ST N° 291/09, y modificado por la Resolución ST N° 254/13.

El Servicio Jurídico refiere a los Numerales 6.1, 6.6 y 6.11 del ACTA ACUERDO sosteniendo que, de una interpretación armónica del ACTA ACUERDO surge que el Concesionario AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. tiene que ejecutar el plan de inversiones, conforme los montos de inversión previstos en el Anexo IV, quedando asimismo a cargo del Concesionario en el Plan de Obras del año 2017, la realización de las inversiones que serán solventadas con diferentes fuentes de financiamiento. Por un lado, encontramos obras que serán sufragadas por Inversión Directa del Concesionario, como también otras que serán afrontadas con fondos provenientes de diversos patrimonios de afectación del Fideicomiso de Fortalecimiento del Sistema Nacional de Aeropuertos.

En función de lo dicho por la GERENCIA DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA, el Plan de Obras 2017, se ajusta al marco legal aplicable, otorgando certeza a las inversiones necesarias para el año en curso.

Al respecto, habiéndose efectuado la evaluación de la presentación efectuada por AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A., explica la GAJ que la GIA ha realizado ajustes y modificaciones, confeccionando una nueva versión del Plan Anual 2017 que corresponde sea aprobada por el Directorio del ORSNA.

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

1. Aprobar el Plan de Obras Año 2017 el que como Anexo I se incorpora a la presente Acta.
2. Autorizar al Sr. Presidente, al Vicepresidente o al Primer Vocal de Directorio a suscribir la comunicación pertinente.

Punto 2 – La Sra. Secretaria General somete a consideración el Expediente N° 151/17 por el que tramita el Proyecto de "ACUERDO DE GESTIÓN DE SERVICIOS ENTRE LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI) Y EL ORSNA".

La GERENCIA DE ASUNTOS JURÍDICOS (Providencia GAJ N° 49/17) propicia el mencionado acuerdo, señalando que la OACI es una entidad de Derecho Público Internacional la cual fue creada producto de la aprobación de VEINTISEIS (26) Estados del Convenio Internacional de Aviación Civil, suscripto en Chicago en 1944.

Manifiesta que la República Argentina adhirió al mismo por medio del Decreto N° 15110/46, el cual fue ratificado por medio de la Ley N° 13.891 de fecha 15 de diciembre de 1949.

La GAJ agrega que en octubre de 1947, la OACI se convirtió en una agencia de la Organización de las Naciones Unidas vinculada al Consejo Económico y Social de

las Naciones Unidas (ECOSOC). Actualmente cuenta con la activa participación de 191 Estados Miembros quienes elaboran, aprueban y cumplen la normativa por ellos consensuada.

Señala la GAJ que de acuerdo a los principios del Derecho Internacional Público, los Organismos Internacionales son sujetos de derecho, junto con los Estados y las personas. En este sentido, la República Argentina ratificó el 6 de mayo de 1981 por medio de la Ley N° 22.365, la “Convención de Viena sobre la Representación de los Estados en sus Relaciones con las Organizaciones Internacionales de Carácter Universal (1975)” donde reconoce la personalidad, y el tratamiento que le debe dar a las Organizaciones Internacionales y a sus miembros. De allí que la OACI es sujeto de derecho del derecho internacional público para la Argentina.

La GAJ entiende que la celebración del convenio propiciado permitirá fomentar la política aerocomercial fijada por el ESTADO NACIONAL en el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria, de acuerdo con los métodos y recomendaciones establecidos por la OACI, en especial, en el ANEXO 14 del Convenio de Chicago de 1944 (“DISEÑO Y OPERACIONES DE AERÓDROMOS”), proporcionando al ORSNA de una herramienta para alcanzar los objetivos que debe cumplir por mandato del Decreto N° 375/97.

Aclara el Servicio Jurídico que la ejecución de los proyectos y/u obras quedarán bajo las directrices del Organismo Regulador, siendo la OACI un colaborador y asesor técnico de las distintas áreas técnicas del ORSNA, generando condiciones y promoviendo medidas y acciones de fomento directo tanto al pasajero como a las líneas aéreas.

La GERENCIA DE REGULACIÓN ECONÓMICA FINANCIERA (Providencia GREF N° 91/17) expresa que el ORSNA es el órgano a través del cual el ESTADO NACIONAL promueve el normal desarrollo y funcionamiento de los aeropuertos atendiendo a las demandas actuales y futuras del Sistema Nacional (Decreto N° 375/97), siendo éste el proceso llevado a cabo a partir de las acciones definidas de vigilancia económica en búsqueda de resultados óptimos, al definir objetivos e incentivos claros para los aeropuertos que permiten ofrecer los servicios de la manera más económica y con un nivel adecuado de calidad.

Recuerda el área técnica que conforme a lo estipulado por la Ley 19.030 en sus Art. 2, 3 y 4, el ORSNA tiene entre sus objetivos garantizar una eficiente explotación de la infraestructura aeroportuaria y velar por la operación confiable de los servicios e instalaciones de acuerdo a las normas nacionales e internacionales aplicables.

La GERENCIA DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA (Providencia GIA N° 275/17) señala que encuentra altamente beneficioso el establecimiento de un marco de cooperación con la OACI en tanto ese organismo es fundante en materia de normativa aeroportuaria tanto en infraestructura como en seguridad operacional y planificación territorial y regional.

Destaca la GIA que en función del Plan de Obras y modernización que se ha planteado el Organismo Regulador, resultaría de toda utilidad contar con una herramienta que, como el Convenio propiciado, permita instrumentar las consultas y asesoramiento técnico de la OACI en la medida en que la magnitud, trascendencia o complejidad de los proyectos de infraestructura así lo aconsejen.

La GERENCIA DE OPERACIONES Y SEGURIDAD AEROPORTUARIA (Providencia GOySA N° 258/17) y la GERENCIA DE ADMINISTRACIÓN Y PRESUPUESTO (Providencia GAP N° 247/17) tomaron la intervención de su competencia no teniendo objeciones al proyecto en cuestión.

En su posterior intervención, el Servicio Jurídico (Dictamen GAJ N° 54/17) manifiesta que en el marco de la Ley N° 19.030, a través de la cual se fijó la política nacional de transporte aéreo de carácter comercial, el ESTADO NACIONAL se comprometió a adoptar las medidas pertinentes para lograr una adecuada infraestructura que permita: i) en el orden internacional continuar asegurándose la vinculación aerocomercial con los demás países del mundo, y ii) en el orden interno asegurarse la vinculación aerocomercial entre puntos del país mediante servicios de transporte aéreo estatales, mixtos y privados, exclusivamente de bandera nacional.

La GAJ agrega que ante el estado deficiente de los aeropuertos surgió la necesidad de acudir a capitales privados a fin de dotar a los aeropuertos de mayor infraestructura aeroportuaria que sea compatible con los estándares internacionales que recomiendan la OACI –IATA del que forma parte el Estado Argentino.

Recuerda el Servicio Jurídico que el ESTADO NACIONAL dictó el Decreto N° 375/97 con el propósito de *“realizar una profunda reforma de la política aeronáutica del País”* cuyo objetivo es la *“adecuación de las terminales áreas a las prescripciones de los Tratados Internacionales, así como para las ampliaciones y/o modificaciones que han de surgir en el futuro por el previsto incremento del tráfico aéreo internacional”* y a tales efectos creó el SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA) quedando establecido en su Artículo 14 que el ORSNA debe: *” e) Propender a la obtención de la infraestructura aeroportuaria adecuada para satisfacer las necesidades de la actividad aeronáutica y asegurar su eficiente explotación....g) Velar por la operación confiable de los servicios e instalaciones aeroportuarias de acuerdo a las normas nacionales e internacionales aplicables....h) Impulsar la adecuación de la capacidad aeroportuaria contemplando la integración de las diferentes áreas y territorios nacionales, como así también el incremento del tráfico aéreo”*.

En función del ejercicio de las potestades otorgadas por el Poder Ejecutivo Nacional, destaca el Servicio Jurídico que el Organismo Regulador es el órgano que tiene a su cargo llevar a cabo todos los actos que resulten necesarios a fin de cumplir con sus principios y objetivos y a ese respecto, y en lo relativo al funcionamiento del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (S.N.A.), debe velar por la operación confiable de los servicios e instalaciones aeroportuarias de acuerdo a las normas nacionales e internacionales aplicables (Artículo 14 inciso c y g) y asegurar la continuidad de los servicios esenciales (Artículo 17.25 Decreto N° 375/97) y en general, realizar todo otro acto que sea necesario para el mejor cumplimiento de sus funciones y de los fines establecidos en el Decreto N° 375/97 y de sus normas complementarias, así como asumir las funciones que le sean asignadas en el futuro.

Asimismo manifiesta la GAJ que la planificación aeroportuaria se desarrolla en base a las diferentes regulaciones nacionales e internacionales que aplican en la materia, siguiendo objetivos estratégicos generales diseñados por el Estado vinculados a mejorar la infraestructura, realizar las inversiones tendientes a atender la demanda creciente de transporte, propiciar el desarrollo social y económico, proteger a los usuarios sin generar situaciones de discriminación en función de la capacidad disponible, y satisfacer con infraestructura el desarrollo territorial, favorecer al turismo y las relaciones exteriores y en tal contexto cobra vital importancia la mejora continua en materia de seguridad aeroportuaria, seguridad de la aviación, facilitación, y adecuación de la infraestructura a la demanda creciente, calidad e incrementar el patrimonio aeroportuario.

Por ende, el Servicio Jurídico entiende que la celebración del acuerdo que se propicia como proyecto, permitirá fomentar la política aerocomercial fijada por el Estado Nacional en el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria, de acuerdo con los

métodos y recomendaciones establecidos por la OACI, en especial, en el ANEXO 14 del Convenio de Chicago de 1944 (“DISEÑO Y OPERACIONES DE AERÓDROMOS”), proporcionando al ORSNA de una herramienta para alcanzar los objetivos que debe cumplir por mandato del Decreto N° 375/97.

Concluye el Servicio Jurídico señalando que no tiene observaciones legales que formular respecto del proyecto del “ACUERDO DE GESTIÓN DE SERVICIOS ENTRE LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI) Y EL ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA)”.

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

1. Aprobar el modelo de Convenio a suscribirse entre la ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI) y el ORSNA, el que como Anexo II se incorpora a la presente Acta.
2. Autorizar al Sr. Presidente, al Vicepresidente o al Primer Vocal de Directorio a suscribir el convenio aprobado en el Punto 1.

Punto 3 - La Sra. Secretaria General somete a consideración el Expediente N° 1055/16 por el que tramita el Convenio marco de Asistencia Técnica entre el INSTITUTO DE CEMENTO PORTLAND ARGENTINO (ICPA) y el ORSNA.

La GERENCIA DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA (Providencia GIA N° 940/16) señala que el convenio propiciado posee un amplio alcance y tiene la finalidad de ofrecer asesoramiento técnico, tanto durante la realización de las obras como también en cursos de capacitación relacionados con el diseño, elaboración y control de pavimentos de hormigón y eventualmente, también de estructuras edilicias.

Asimismo, el área técnica señala que el convenio en cuestión no es oneroso para el ORSNA.

Al tomar intervención el Servicio Jurídico (Dictamen GAJ N° 34/17) señala que en virtud de lo dispuesto por el del Artículo 17, Inciso 36 del Decreto N° 375/97 se faculta al ORSNA a llevar a cabo todo acto que sea necesario para el mejor cumplimiento de las funciones y de los fines asignadas por el marco regulatorio aplicable.

Concluye la GERENCIA DE ASUNTOS JURÍDICOS que no tiene observaciones legales que formular al convenio propiciado.

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

1. Aprobar el modelo de Convenio a suscribirse entre el INSTITUTO DE CEMENTO PORTLAND ARGENTINO (ICPA) y el ORSNA, el que como Anexo III se incorpora a la presente Acta.
2. Autorizar al Sr. Presidente, Vicepresidente o Primer Vocal de Directorio a suscribir el convenio aprobado en el Punto 1.

Punto 4 - La Sra. Secretaría General somete a consideración el Expediente N° 157/16 por el que tramitan las actuaciones relativas a los valores máximos autorizados para el cobro de estacionamiento vehicular en el Aeropuerto Internacional “MINISTRO PISTARINI” de EZEIZA y el Aeroparque “JORGE NEWBERY” de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES.

El Concesionario AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. en diversas presentaciones (Notas AA2000-COM-1795/16, AA2000-1702/16, AA2000-1785/16 y

AA2000-1792/16) informó los distintos precios que regirán en los mencionados aeropuertos.

La GERENCIA DE REGULACIÓN ECONÓMICA FINANCIERA (Providencia GREF N° 531/16) señala que los precios de servicios no aeronáuticos no se encuentran fijados por el ORSNA a través de un cuadro tarifario, pero sí se consideran bajo control regulatorio, en el marco de las misiones y funciones asignadas al Organismo Regulador y las obligaciones asumidas por el Concesionario.

Destaca el área técnica que en caso particular de los precios por el servicio de estacionamiento vehicular, los mismos son seguidos periódicamente y forman parte de la "canasta" relevada y sujeta a comparaciones periódicas, toda vez que tienen un impacto directo en los usuarios.

La GREF manifiesta que oportunamente se instruyó a AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. (NOTAS ORSNA Nros. 457/07 y 460/12) a que comunique al Organismo Regulador los cambios en las tarifas de los estacionamientos vehiculares con una antelación no menor a los DIEZ (10) días corridos de la entrada en vigencia de los nuevos precios a efectos de permitir una cabal evaluación y análisis de la cuestión.

Luego del análisis efectuado por la GREF, se comunicaron a AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. los precios máximos a aplicar por el servicio de estacionamiento en los mencionados aeropuertos.

Posteriormente, la GREF (Providencia GREF N° 598/16) informa que con fecha 16 de diciembre de 2016 personal técnico de la Gerencia labró las Actas N° 13675 y 10712 en los mencionados aeropuertos, en las que se constató que el precio del estacionamiento vehicular para automóviles habría sido incrementado a PESOS SESENTA Y CINCO (\$65) la hora, PESOS TRESCIENTOS VEINTICINCO (\$325) y TRESCIENTOS NOVENTA (\$390) la estadía cubierta, valores que exceden los máximos permitidos por el ORSNA.

En fecha 9 de enero de 2017, el Concesionario (Nota AA2000-COM-2/17) señaló que los precios máximos a aplicarse informados por el ORSNA carecen de todo fundamento lógico y jurídico.

Al respecto, destaca AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. que el Concesionario cobra precios razonables y competitivos por el servicio de estacionamiento vehicular, de conformidad con el régimen jurídico de la Concesión, razón por la cual entiende que la afirmación vertida por el ORSNA en la NOTA GREF N° 359/16 excede su competencia regulatoria y de control del servicio público aeroportuario.

El Concesionario manifiesta que en función de lo establecido por la Cláusula 13 del Contrato de Concesión, AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. tiene el derecho a la administración y explotación por sí o por terceros de "todas las actividades comerciales, industriales y de servicios afines y/o conexos con la actividad aeroportuaria", marco normativo que no varió con el dictado del Decreto N° 1.799/07 por el cual se aprobó el ACTA ACUERDO DE ADECUACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN, sino que a su criterio se consolidó.

Asimismo, expresa AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. que dicha modalidad es conteste con el principio que establece que la administración y coordinación del funcionamiento y explotación del desarrollo comercial del Aeropuerto se encuentra a cargo exclusivamente del Concesionario, conforme lo establecido en el Artículo 19.5 del "REGLAMENTO GENERAL DE USO Y FUNCIONAMIENTO DE LOS AEROPUERTOS DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS" (REGUFA), aprobado por Resolución ORSNA N° 96/01.

Entiende AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. que se estaría confundiendo una actividad regulada, con precios máximos regulados que se ven reflejados en el cuadro tarifario que establece regularmente el ORSNA, concerniente a los servicios aeronáuticos y actualmente vigentes con la Resolución N° 101/16, con la actividad que forma parte de los servicios no aeronáuticos, los cuales son por su propia naturaleza, no regulados.

El Concesionario manifiesta que el ACTA ACUERDO vino a ratificar lo expuesto al especificar la clara distinción entre actividades reguladas y no reguladas, al establecer el Numeral 4.3 que: *"Los precios por los servicios no aeronáuticos podrán ser establecidos por las partes de acuerdo con las estipulaciones de la normativa vigente para la Concesión"*.

Señala AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. que resulta evidente la contradicción de lo dispuesto en la nota observada con el plexo jurídico aeroportuario, que olvida que el concepto de "precio máximo" se refiere precisamente a cuadro tarifario para los servicios aeronáuticos y no para los que no revisten dicha categoría.

El Concesionario sostiene que mediante la nota cuestionada se estaría transformando en un servicio regulado, una actividad comercial aeroportuaria que por su propia naturaleza no lo es, vulnerándose abiertamente el Contrato de Concesión.

Expresa AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. que tiene la facultad de desarrollar libremente una actividad cuya potestad le corresponde contractualmente, excediendo la actuación de la Gerencia técnica del ORSNA el marco de su competencia regulatoria.

En igual sentido, el Concesionario hace mención a lo establecido en el Numeral 20.1 del ACTA ACUERDO que establece: *"Los ingresos de la Concesión y el cobro efectivo de las tasas aeroportuarias resultan esenciales para la sustentabilidad del servicio aeroportuario nacional"*, manifestando que al limitarse el ejercicio de sus derechos contractuales como en este caso, se estaría privando a AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. de una de las fuentes de ingreso necesarias para satisfacer las necesidades propias del servicio público aeroportuario en los aeropuertos concesionados y vulnerándose la referida cláusula.

Por último, AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. desconoce la existencia de norma alguna que le atribuya competencia al órgano del firmante de la nota observada para decidir sobre la cuestión, razón por la cual deja planteada la incompetencia en razón del grado de aquél para pronunciarse, solicitando dejar sin efecto el criterio expuesto en la mencionada nota.

En su intervención, el Servicio Jurídico expresa que el ORSNA resulta competente para requerir del Concesionario toda la información que pretenda, sin necesidad de tener que fundamentar o explicar el motivo del pedido en función de lo dispuesto por el Artículo 9 del Contrato de Concesión, que dice: *"... A todo requerimiento del ORSNA, el Concesionario deberá suministrar todo tipo de información sobre los costos e ingresos, a la entera satisfacción de aquél y con el grado de detalle que se le solicite, con respecto a todos los servicios y facilidades que presta el Concesionario. A pedido del Concesionario, el ORSNA podrá declarar la información proporcionada por el Concesionario como confidencial..."*.

La GERENCIA DE ASUNTOS JURÍDICOS expresa que el ORSNA resulta competente para controlar la actividad del Concesionario y/o de sus prestadores, toda vez que del plexo normativo que rige la Concesión surge la prohibición del Concesionario para otorgar ventajas infundadas a los prestadores o usuarios (Artículo 13 del Contrato de Concesión).

El Servicio Jurídico explica que dentro de las funciones de regulación y control que ejerce el Organismo Regulador, el Artículo 4.3 del ACTA ACUERDO establece que: “...Los precios por los servicios no aeronáuticos podrán ser establecidos libremente por las partes de acuerdo con las estipulaciones de la normativa vigente para la Concesión. El Concesionario deberá presentar bajo declaración jurada al ORSNA, de acuerdo a los procedimientos ya establecidos o que se establezcan, la información que el ORSNA le requiera de los acuerdos celebrados en esta materia dentro de los TREINTA (30) días de su celebración”.

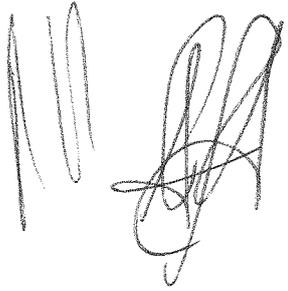
Asimismo la GAJ señala que conforme lo establecido en la Resolución ORSNA N° 59/14, los precios de los prestadores deben ser razonables, justos y competitivos, y no pueden ser superiores a los de los productos y servicios equivalentes fuera del aeropuerto, resultando por demás lógico que el Organismo Regulador conserve dichas prerrogativas en el marco de la regulación y control de servicio aeroportuario.

Aclara el Servicio Jurídico que la existencia de un monopolio en la explotación de determinados servicios, entre los que se encuentra el estacionamiento vehicular, obliga a un control y supervisión permanente por parte del ORSNA respecto al Aeroparque “JORGE NEWBERY” y al Aeropuerto Internacional “MINISTRO PISTARINI” de EZEIZA, entendiéndose que la metodología adoptada por el ORSNA en base a los antecedentes de las notas enviadas de realizar un relevamiento en los lugares comercialmente destacados de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES con el fin de autorizar los valores que no superen los máximos encontrados, surge como una modalidad adecuada para garantizar la fijación de precios justos, razonables y competitivos.

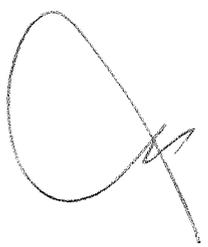
Destaca la GAJ que corresponde rechazar la presentación efectuada por AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. mediante Nota AA2000-COM-1795/16, intimando al Concesionario a presentar un esquema de precios de estacionamiento para el Aeroparque “JORGE NEWBERY” y el Aeropuerto “MINISTRO PISTARINI” de EZEIZA.

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

- 
1. Rechazar la presentación efectuada por AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. mediante Nota AA2000-COM-1795/16.
 2. Intimar al Concesionario AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. a que dentro del plazo de DIEZ (10) días presente un esquema de precios de estacionamiento para el Aeroparque “JORGE NEWBERY” y el Aeropuerto “MINISTRO PISTARINI” de EZEIZA para ser evaluado por el ORSNA.
 3. Autorizar al Sr. Presidente, al Sr. Vicepresidente o al Sr. Primer Vocal de Directorio a suscribir la comunicación pertinente.



Punto 5 – La Sra. Secretaria General somete a consideración el Expediente N° 992/17 por el que tramita el reclamo administrativo impropio presentado en fecha 25 de enero de 2017 por AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. contra la Resolución ORSNA N° 97/16 por la que se aprobó el “REGLAMENTO QUE REGULA LOS PROCEDIMIENTOS DE SELECCIÓN DE CONTRATISTAS QUE REALICE AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. EN EL MARCO DE LOS COMPROMISOS DE INVERSIÓN DIRECTA”.



En su presentación, el Concesionario esgrime entre sus fundamentos los siguientes: “a) Que el ORSNA carece de competencia para establecer un reglamento que se inmiscuya en la gestión comercial de los aeropuertos que integran el Grupo “A”

del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA); b) Que las tareas de gestión y administración le fueron conferidas en el Pliego de Bases y Condiciones aprobado por el Decreto N° 500/97; c) Que no hay una norma específica que otorgue competencia al ORSNA para dictar reglamentos; d) Que respecto de la Concesión Aeroportuaria se pasó de un modelo intervencionista a un modelo privatista en el marco del Proceso de Reforma del Estado; e) Que asimismo, los principios de flexibilidad y agilidad de la gestión fueron receptados en la Ley N° 20705 más conocida como Ley de Sociedades del Estado toda vez que son esenciales para llevar adelante el desarrollo comercial; f) Que en ese sentido dice que las sociedades y empresas estatales están excluidas de la aplicación de regímenes normativos que restrinjan su libertad de gestión entre ellos el Decreto N° 1023/01, contando con plena libertad para realizar determinadas actividades relacionadas con el giro ordinario de sus negocios, tales como contratar con terceros en el marco de libertad y flexibilidad negocial como es costumbre en el derecho privado; g) Que en función de ello la Ley N° 27.328 de contratos de participación público privada busca flexibilizar la contratación pública con el fin de incentivar la inversión privada y lograr mayor eficiencia; h) Que en ese sentido la referida ley busca otorgar al contrato la flexibilidad necesaria para adaptarlo a las necesidades del proyecto y su financiamiento y para ello busca reducir al mínimo las prerrogativas con las que cuenta el Estado a la hora de celebrar contratos públicos, con fundamento en el principio de subsidiariedad que funciona como concepto delimitador de los ámbitos de actuación del poder público y de los particulares; i) Que en consecuencia, resulta irrazonable e ilegítimo que mientras el Congreso de la Nación aprueba una ley cuya finalidad es atraer inversiones y con ese fin morigerar las prerrogativas de la Administración Pública, el ORSNA emite un reglamento atribuyéndose mayores prerrogativas que las que le asigna el marco normativo que regula la concesión aeroportuaria; j) Que la resolución recurrida pretende entrometerse en cuestiones atinentes a la gestión ordinaria de la concesión al regular el modo en que AA2000 debe contratar con sus subcontratistas particulares asemejándose esa conducta a la de una gestión directa del servicio público por parte del Estado y con ello que AA2000 contrate como si fuere un Organismo Público cuando no lo es; k) Que en ese orden, los argumentos citados en la resolución recurrida son falsos por cuanto el Decreto N° 1023/01 no es aplicable a empresas públicas y mucho menos a empresas privadas como AA2000 siendo un error del ORSNA acudir a la Convención Interamericana contra la Corrupción, ya que atienden a la creación de medidas que regulen la adquisición de bienes y servicios por parte del Estado Nacional, no siendo ello aplicable a las empresas privadas en su carácter de concesionarios de servicios públicos; l) Que asimismo, existe falsedad de los hechos citados, en tanto el ORSNA pretende justificar el dictado de la resolución en base a su facultad de controlar las funciones relativas a registro de inversiones y a los mecanismos para la revisión de la proyección financiera de ingresos y egresos; m) Que en tal entendimiento, el ORSNA ya cuenta con las herramientas necesarias para controlar los aspectos financieros de la concesión, las cuales se han aplicado satisfactoriamente hasta la fecha, lo que demuestra que no es necesario la implementación de un nuevo método de control que a su juicio es menos eficaz; n) Que en suma, la norma carece de razonabilidad por cuanto impone llevar adelante el mecanismo de licitación pública a la hora de seleccionar sus subcontratistas particulares y como consecuencia de ello cualquier oferente que participe de una de las licitaciones regladas en la resolución recurrida se podría considerar habilitado para acudir a la justicia en el caso que pretenda impugnar algún acto dictado en el marco de esa licitación, ya sea el Pliego de Bases y Condiciones, las ofertas de otros oferentes o el acto de adjudicación, entre otros, solicitando de manera conjunta una medida cautelar que impida la prosecución del referido trámite siendo que

Handwritten signatures and initials in the left margin, including a large stylized 'A' at the top, a signature that appears to be 'M. A.' in the middle, and another signature at the bottom.

el Concesionario no dicta actos administrativos; o) Que la resolución atacada, altera la seguridad jurídica y provoca estado de incertidumbre en la medida en que el riesgo de la regulación no es otra cosa que el riesgo de la discrecionalidad, arbitrariedad y falta de credibilidad del regulador".

Asimismo, AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. sostiene que la resolución impugnada presenta vicios en sus elementos esenciales, a saber: 1) en elemento "competencia", por no poseer el ORSNA competencia para dictar la Resolución ORSNA N° 97/16; 2) en el elemento "causa" por apartarse de los antecedentes de hecho y derecho en tanto existe en la actualidad un Pliego de Bases y condiciones que utiliza el Concesionario para la contratación de sus subcontratistas en cuanto recoge e incluye los principios enumerados por la resolución recurrida contando el ORSNA con herramientas para el control; 3) en el elemento "objeto" por cuanto el Organismo Regulador viola lo establecido en el Decreto N° 375/97 y el Decreto N° 1799/07, no estando facultado para dictar reglamentos; 4) en el elemento "motivación" ya que no existe justificación razonable invocada por el ORSNA para apartarse de la normativa vigente y violar las disposiciones del marco regulatorio; 5) en el elemento "finalidad" por apartarse de la finalidad de interés público, cayendo en la desviación de poder dictando un reglamento que se entromete en la gestión que es ajena a su órbita en tanto sus facultades atañen a la fiscalización, control y aprobación de las obras aeroportuarias;

Al tomar intervención el Servicio Jurídico (Dictamen GAJ N° 85/17) encuadra la presentación del Concesionario en el marco de lo dispuesto por el Artículo 24 inciso a) de la Ley Nacional de Procedimientos Administrativos N° 19.549 (reclamo impropio).

Con relación a los argumentos esgrimidos por el recurrente, el Servicio Jurídico destaca que con relación a la "competencia", el ORSNA tiene especificidad técnica que le reconoce su norma de creación (artículos 14 y 17 del Decreto N° 375/97) y su ámbito de actuación comprende tanto aquellas facultades atribuidas en forma expresa o implícita, como las competencias inherentes que surgen en forma directa de los objetivos prescriptos en el Decreto N° 375/97.

La GAJ manifiesta que el Organismo Regulador es plenamente competente y cuenta con facultades suficientes para dictar la Resolución ORSNA N° 97/16, en cumplimiento de los objetivos fijados en los artículos 14 y 17 del Decreto N° 375/97 y los artículos 1 a 4 y 32 inciso a) de la Ley N° 19.030; la Convención de Aviación Civil Internacional (Chicago 1944) aprobada por el Decreto N° 15.110/46 ratificada por Ley N° 13.891; el Decreto Ley N° 12.507/56 ratificado por Ley N° 14467 y la política nacional, en materia aeronáutica que fijan las leyes supra citadas y el Código Aeronáutico lo que constituye, además, la finalidad misma de la Concesión Aeroportuaria que se adjudica al Concesionario (Decreto N° 163/98 y Decreto N° 1.799/07).

Aclara el Servicio Jurídico que dicho plexo normativo es el que atribuye al ORSNA todo lo que representa el diseño, ajuste y evaluación de la planificación operativa y estratégica del uso público en los aeropuertos, la elaboración y seguimiento de los servicios públicos a su cargo, la implementación y gestión de metodologías de calidad de esos servicios y la elaboración y evaluación de proyectos y ejecución de obras públicas y que el Organismo Regulador debe hacer cumplir.

En ese marco, la GAJ expresa que el Organismo Regulador puede dictar regulación destinada a garantizar los principios fundamentales que rigen las contrataciones de sus subcontratistas en el marco de los principios de publicidad, transparencia y concurrencia, sin que ello importe interferir en la competencia del Concesionario.

Asimismo, el Servicio Jurídico manifiesta que el ORSNA posee competencia para fiscalizar y regular el actuar del Concesionario, conforme a lo establecido por el Artículo 42 de la CONSTITUCIÓN NACIONAL, el Decreto N° 375/97 y lo que se desprende del ACTA ACUERDO DE ADECUACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN ratificada por el Decreto N° 1.799/07, que establece un nuevo modelo en donde se ponen en relieve las facultades de mayor regulación que fueron asignadas al Organismo Regulador por su decreto de creación.

Con relación al vicio en el elemento “causa”, la GAJ afirma que el acto administrativo atacado se ajustó a los antecedentes de hecho y a la normativa aplicable, basándose en ellos.

Asimismo, expresa el Servicio Jurídico que si efectivamente como lo destaca el Concesionario, el Pliego de Bases y Condiciones utilizados por AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. para la contratación de sus subcontratistas recoge e incluye los principios enumerados por la Resolución recurrida, su dictado no perjudica en forma alguna a la citada firma, sino que, por el contrario, no hace más que reforzar lo dispuesto en el mencionado Pliego.

Recuerda la GAJ que los mencionados principios hallan su fundamento en todos los procedimientos de selección de contratistas llevados adelante por la Administración Pública Nacional, los que se basan a su vez en la normativa nacional e internacional como también en la Convención Interamericana Contra la Corrupción que establece los principios de publicidad, transparencia de la contratación en miras a un resultado equitativo justo y eficiente.

Asimismo aclara el Servicio Jurídico que *“...la licitación pública es la exigida también a los concesionarios y licenciatarios, a fin de que no se eleven los costos que luego pasarán a la tarifa y también para evitar subsidios o contrataciones cruzadas, o autocontrataciones. Los principios que explicamos para la licitación pública son aplicables a sus contrataciones, sin perjuicio de otros que establezca la autoridad de contralor”* (Agustín GORDILLO, Tratado de Derecho Administrativo y Obras Selectas, Tomo 11, Capítulo XII, Página 479).

Asimismo, también por cuanto conforme el artículo 24 del Contrato de Concesión aprobado por el Decreto N° 163/98, las obras que se contraten quedarán en el patrimonio estatal al fin de la concesión constituyendo ello un aspecto importante para este Organismo Regulador ya que asegurará en el trámite la corrección toda vez que queda a la vista la actuación de los intervinientes garantizando ello la equidad e imparcialidad.

En cuanto al vicio en el elemento “objeto”, la GAJ explica que al definirlo se ha sostenido que: *“...consiste en la resolución o medida concreta que mediante el acto adopta la autoridad... es lo que el acto preceptúa; es el efecto práctico que el sujeto emisor se propone lograr a través de su acción voluntaria; es en fin lo que por dicho acto se “dispone”. (...) debe reunir los siguientes atributos o caracteres: “certeza”, “licitud”, y “posibilidad física”; debiendo el mismo ser “moral” y no perjudicar los derechos de terceros, concepto éste que tiene jerarquía o rango de principio general del derecho, de raíz constitucional, quedando entonces subsumido en la “licitud” requerida como atributo del objeto o contenido del acto”.* (MARIENHOFF, Miguel S., ob. cit. Tomo II, Sección 2da. Elementos del Acto Administrativo, pág. 303/304).

Expresa el Servicio Jurídico que la Resolución ORSNA N° 97/16 contiene los atributos de “certezas”, “licitud”, “posibilidad física” y “moralidad” en tanto se enmarca en las reglas a las que debe sujetarse el contenido u objeto del acto (PTN Dictámenes 236:91), no existiendo en ello margen para la apreciación subjetiva que realiza AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A..

La GAJ manifiesta que el ORSNA ejerce la potestad de control y fiscalización sin transgredir por ello las normas que le atribuyen la competencia, respondiendo ello a una selección de alternativas que le permiten alcanzar los criterios de realización de una determinada actividad en beneficio de los usuarios, adoptando las medidas destinadas a crear, mantener y fortalecer un sistema para la adquisición de bienes y servicios por parte del Estado que aseguren la publicidad, equidad y eficiencia de tales sistemas.

Recuerda el Servicio Jurídico que los procedimientos de selección que realice AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. en el marco de los compromisos de inversión directa, son financiados con una inversión que, en rigor, es total y exclusivamente pública, de manera tal que corresponde a su respecto la aplicación de los principios de igualdad, publicidad, concurrencia y transparencia.

Agrega la GAJ que el Organismo Regulador está facultado para 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.

En tal sentido, el Servicio Jurídico manifiesta que Organismo Regulador tiene a su cargo la obligación de controlar la ejecución del servicio y las obras que realiza el Concesionario (Artículo 17.14 del Decreto N° 375/97) y éste último cumplir con las disposiciones y normativas del ORSNA (Numeral 13.XV del Decreto N° 163/98).

Consecuentemente, la GAJ sostiene que el ORSNA no viola de ninguna manera lo establecido por los Decretos Nros. 375/97 y 1.799/07, ni el acto dictado y recurrido interfiere en la administración exclusiva que el Concesionario tiene en la explotación comercial de los aeropuertos que integra el Grupo "A" del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA).

Por último, el Servicio Jurídico expresa que el procedimiento que se establece en la Resolución ORSNA N° 97/16 no hace más que reforzar los principios que constan en el Pliego de Bases y Condiciones utilizados por el Concesionario, sin generar perjuicio alguno, sino muy por el contrario ya que representan la garantía de publicidad, transparencia y concurrencia que se pretende resguardar en el marco de los compromisos de inversión asumidos por el Concesionario.

Con relación al vicio en elemento "motivación", la GAJ señala que la resolución recurrida hace referencia sobradamente a los motivos que llevaron al Organismo Regulador a dictarla, manifestando que no se han violado con ella las disposiciones del marco regulatorio, exponiéndose de una manera concreta y específica, las razones de hecho y derecho que imponen la decisión en el sentido que se dicta, y el nexo que ellas guardan respecto de la salvaguarda del interés público comprometido en el caso.

Recuerda el Servicio Jurídico que el ACTA ACUERDO establece en el Numeral 8 Registro de Inversiones, la creación en el ámbito del Organismo Regulador del Registro de Inversiones, el cual reflejará la evolución física y económica del Plan de Inversiones llevado a cabo por parte del Concesionario, mientras que el Numeral 29 determina las Pautas y Mecanismos de Revisión de la Proyección Financiera de Ingresos y Egresos, la cual refleja los ingresos, egresos operativos, inversiones y obligaciones estimados de la concesión.

La GAJ entiende que el Estado tiene que garantizar que se cumplan con los procedimientos de publicidad y transparencia a fin de garantizar la concurrencia en las contrataciones que realice el concesionario, ya que las mismas serán susceptibles de ser registradas en el Registro de Inversión e integrarán el mecanismo previsto en la Proyección Financiera de Ingresos y Egresos.

El Servicio Jurídico reitera que resulta necesario que se apliquen los mencionados principios al procedimiento de selección del contratista que realice el

Concesionario para las obras que ejecute toda vez que finalmente las mismas se incorporan al patrimonio inmobiliario del ESTADO NACIONAL.

Con relación al vicio en el elemento “finalidad”, la GAJ expresa que conforme a con lo expresado por la Corte Suprema, las medidas adoptadas por la administración deben resultar proporcionalmente adecuadas a los fines perseguidos (CSJN Fallos: 171:348; 342; 199:483; 248:800, entre otros).

El Servicio Jurídico manifiesta que el reglamento propiciado regula los principios a aplicar a los procedimientos de selección de contratistas que realice AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. para la selección de contratistas de obras previstas en el marco de los compromisos de inversión directa asumidos por el Concesionario, todo ello a los fines a cumplir los principios de publicidad transparencia y concurrencia, en el marco de los compromisos de inversión asumidos por el Concesionario.

Sostiene la GAJ que de ningún modo el acto dictado y recurrido configura una utilización del poder con fines distintos a las normas que atribuyen la competencia del Organismo Regulador, razón por la cual resulta incorrecta la observación producida por el concesionario al indicar que el dictado de la Resolución ORSNA N° 97/16, se entromete en la gestión de AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A.

Con relación al pedido de suspensión del acto administrativo recurrido, el Servicio Jurídico manifiesta que la Ley Nacional de Procedimientos Administrativos N° 19.549 establece como principio la “ejecutoriedad” del acto administrativo.

El Servicio Jurídico sostiene que la ejecutoriedad del acto administrativo implica su obligatoriedad, exigibilidad y el deber de cumplimiento que el mismo conlleva; entendiéndose por “ejecutividad” la cualidad jurídica que se le reconoce a la Administración para proceder a realizar los actos y operaciones que la ejecución del acto trae aparejado.

Por otra parte, recuerda la GAJ que con relación a la suspensión del acto administrativo la PROCURACIÓN DEL TESORO DE LA NACIÓN expresó oportunamente que: “La suspensión de la ejecución de un acto administrativo es un remedio excepcional que requiere de extrema prudencia en su consideración y aplicación” (conf. Dictámenes 207:155; 236:328; 236:291; 240:180).

Cabe señalar que el Servicio Jurídico expresa que el principio consagrado es el de la ejecutoriedad del acto administrativo y las excepciones a dicho principio son limitadas a los casos previstos en el mismo Artículo 12 “in fine”, no habiéndose configurado en el caso en cuestión ninguno de los supuestos que justifiquen la suspensión del acto cuestionado.

Concluye el Servicio Jurídico señalando que el acto impugnado no adolece de los vicios aducidos por el Concesionario, manifestando que el reglamento propiciado regula los principios a aplicar a los procedimientos de selección de contratistas que realice AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. en el marco de los compromisos de inversión directa asumidos por el Concesionario, todo ello a los fines de cumplir con los principios de publicidad transparencia y concurrencia, en el marco de los compromisos de inversión establecidos en el Anexo IV del ACTA ACUERDO.

En función de lo expuesto, la GAJ entiende que corresponde rechazar el reclamo impropio presentado por el Concesionario contra la Resolución ORSNA N° 97/16.

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

1. Rechazar el pedido de suspensión de la ejecutoriedad de la Resolución N° 97/2016, interpuesto por AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A.

2. Rechazar el reclamo impropio interpuesto por AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. en los términos del artículo 24 inciso a) de la Ley N° 19.549 en contra de la Resolución N° 97/16.
3. Autorizar al Sr. Presidente, al Sr. Vicepresidente o al Sr. Primer Vocal de Directorio a suscribir el acto administrativo pertinente.

Punto 6 – La Sra. Secretaria General somete a consideración el Expediente N° 137/17 por el que tramita la presentación de AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS CIELOS DEL SUR S.A. por la que solicita al ORSNA que se expida sobre si la MUNICIPALIDAD DE EZEIZA interfiere con los fines del Aeropuerto “MINISTRO PISTARINI” de EZEIZA y las competencias del Organismo Regulador, en cuanto pretende ejercer el poder de policía respecto de las actividades de transporte aerocomercial que desarrollan esas empresas y percibir la tasa de seguridad e higiene, derechos de construcción por obras concretadas dentro del aeropuerto y las tasas de habilitación y libreta sanitaria.

Asimismo solicita que en lo que respecta al servicio de seguridad e higiene, se declare y/o certifique que la MUNICIPALIDAD DE EZEIZA no tiene autorización de parte del ORSNA, ni del Concesionario para prestar servicios de contralor de seguridad e higiene más allá de las áreas de acceso y que la actividad de aquellas aerolíneas se desarrollan sustancialmente y exclusivamente en zonas del aeropuerto que son de acceso restringido.

Cabe recordar que el Apoderado de AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y AUSTRAL LÍNEAS AEREAS CIELOS DEL SUR S.A, mediante nota de fecha 14 de Febrero de 2017 manifiesta que las referidas líneas Aéreas están enfrentando de parte de la MUNICIPALIDAD DE EZEIZA pretensiones regulatorias y fiscales que, según entiende, contravienen y afectan las competencias exclusivas del ORSNA así como también, los fines y actividades desarrolladas dentro del aeropuerto de mención.

En ese sentido señala que la citada Municipalidad pretende percibir de parte de ambas aerolíneas: i) la tasa de seguridad e higiene; ii) derechos de construcción, en relación con obras esenciales e ineludibles para el correcto desarrollo de la actividad de transporte, dentro de los límites del aeropuerto; iii) tasas de habilitación y iv) libretas sanitarias.

El presentante manifiesta que la actividad desplegada por dichas aerolíneas se desarrolla casi con exclusividad dentro de zonas o áreas de acceso restringido a pasajeros embarcados o personal autorizado, en las que el personal municipal estaría impedido de acceder, sosteniendo que la pretensión de la MUNICIPALIDAD DE EZEIZA resulta contraria al marco normativo que regula la actividad aeroportuaria en general, al tiempo que colisiona con los fines de dicho establecimiento de utilidad nacional que es el Aeropuerto Internacional “MINISTRO PISTARINI” de EZEIZA y con las competencias que el Decreto N° 375/97 asigna al ORSNA.

El apoderado menciona que la Municipalidad apoya su postura en la Ordenanza Fiscal N° 3878/CD/16, Sección segunda, Capítulo 4 en lo relativo a la tasa retributiva del servicio de seguridad e higiene; en el Capítulo 9 en lo que respecta a los derechos de construcción; en el Artículo 3.1 de la Sección Segunda lo pertinente a la tasa de habilitación; y en los Artículos 6.19 y 7.6 de la Sección Segunda para el pago de la llamada libreta sanitaria.

Asimismo el apoderado acompaña el “Informe de Deuda” por derechos de construcción de AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y planillas “valor de obra y derechos” emitidos por la MUNICIPALIDA DE EZEIZA.

En fecha 14 de marzo de 2017 se solicitó a la firma AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. (NOTA GAJ N° 27/17) la remisión de toda la documentación respaldatoria de las acciones y pretensiones que denuncia por parte de la MUNICIPALIDAD DE EZEIZA, requerimiento respecto del cual la denunciante presentó como adjunto en su nota de fecha 16 de marzo de 2017 copia de “Informe de Deuda” por habilitación y por derechos de construcción de AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y planillas “valor de obra y derechos” emitidos por la MUNICIPALIDAD DE EZEIZA.

Al tomar intervención la GERENCIA DE REGULACIÓN ECONÓMICA FINANCIERA del ORSNA, hace mención a lo establecido en el Artículo 75 inciso 30 de la CONSTITUCIÓN NACIONAL, donde se establece que corresponde al Congreso de la Nación, entre otras cuestiones: *“Ejercer una legislación exclusiva en el territorio de la capital de la Nación y dictar la legislación necesaria para el cumplimiento de los fines específicos de los establecimientos de utilidad nacional en el territorio de la República. Las autoridades provinciales y municipales conservarán los poderes de policía e imposición sobre estos establecimientos, en tanto no interfieran en el cumplimiento de aquellos fines”*.

El área técnica explica que esta condición de jurisdicción compartida generó situaciones en las cuales las líneas aéreas, prestadores, concesionario y/o municipio han recurrido al ORSNA para tratar los alcances de la cuestión, ante la aplicación de gravámenes y/o controles específicos que pretenden realizar las municipalidades en los aeropuertos.

Asimismo la GREF cita como antecedente las Resoluciones ORSNA N° 10/07 Y 36/09.

Por último, el área técnica señala que el marco normativo expresamente aclara que no existe exención impositiva al respecto y tanto las normas dictadas por el ORSNA como los modelos de contratos utilizados por el Concesionario han establecido que es el prestador el responsable de inscribirse y sujetarse a los controles que correspondan.

Al tomar intervención el Servicio Jurídico (Dictamen GAJ N° 83/17) expresa que si bien la presentación efectuada por las empresas mencionadas se refiere a las “tasas de habilitación”, “tasas de Seguridad e Higiene”, “Derechos de Construcción” por obras concretadas dentro del Aeropuerto Internacional de Ezeiza y “Libretas Sanitarias”, mediante la Ordenanza Fiscal y Tributaria N° 3878/CD/16 Decreto N° 1092/2016, lo cierto es que solo adjuntó un “Informe de Deuda” que comprende deuda por habilitación y deuda por derechos de construcción de Aerolíneas Argentinas S.A. y planillas “valor de obra y derechos” emitidos por la municipalidad, respecto de los cuales el único documento respecto del cual puede expedirse este Organismo como consecuencia de las formalidades que reviste es el relativo a la planilla de liquidación por valor de obra y derechos.

Recuerda la GERENCIA DE ASUNTOS JURÍDICOS que la materia de las potestades locales sobre los establecimientos de utilidad nacional ha sido abundantemente tratada en anteriores oportunidades, teniendo en cuenta sus particularidades, destacando que el Artículo 75 inc. 30 de la CONSTITUCIÓN NACIONAL reconoce las potestades impositivas locales en los establecimientos de utilidad nacional, siempre que no interfieran con los fines tenidos en mira por los mismos, de la misma manera que con anterioridad lo reconocía la jurisprudencia existente en la materia

En tal sentido, destaca el Servicio Jurídico que, siguiendo la doctrina de la PROCURACIÓN del TESORO DE LA NACION el Organismo Regulador es competente para analizar cada imposición fiscal en particular a fin de determinar la

competencia municipal o federal, de conformidad con los principios enunciados precedentemente, y excluyendo la primera cuando existe una clara interferencia en los fines nacionales no incluyendo en ese análisis expedirse sobre la naturaleza de los tributos, de su efectiva contraprestación por parte de la Municipalidad o sobre el monto del mismo, ya que son cuestiones que debería formular el presentante, de considerarlo pertinente, por la vía legal que corresponda.

El Servicio Jurídico señala que el Artículo 197 del Código Aeronáutico Ley N° 17.285 declaró materia de legislación nacional lo concerniente a la regulación de la circulación aérea en general, *"especialmente el funcionamiento de aeródromos destinados a la navegación aérea internacional e interprovincial o a servicios aéreos conectados a éstas"*. De ello surge que las instalaciones físicas (aeropuertos) que se destinen al tráfico aéreo interjurisdiccional están sujetas a la legislación nacional y encuadran en la categoría de establecimientos de utilidad nacional, pese a que no se encuentren expresamente enumerados en el art. 75, inc. 30 de la Constitución Nacional (Dictámenes 224:162). La Corte Suprema también los calificó de esta manera (v. en especial, Fallos: 215:260 y 293:287).

Aclara la GAJ que el actual Artículo 75, inc. 30 de la Ley Fundamental, prevé en forma expresa que, en los establecimientos de utilidad nacional, las autoridades provinciales y municipales conservan el poder de policía e imposición, en tanto no interfieran en el cumplimiento de los fines perseguidos por la Nación con los mismos.

En ese contexto, y en relación a la planilla de liquidación por valor de obra y derechos, cabe señalar que la GAJ considera oportuno hacer referencia a las funciones atribuidas al ORSNA en materia de aprobación y control de las obras a desarrollar en los distintos aeropuertos que integran el Sistema nacional y que conforme lo establecido por el Decreto N° 375/97 son: 1) Establecer las normas, sistemas y procedimientos técnicos requeridos para administrar, operar, conservar y mantener los aeropuertos integrantes del Sistema Nacional de Aeropuertos y controlar su cumplimiento (Artículo 17.1); 2) Coordinar con la FUERZA AÉREA ARGENTINA, los organismos y dependencias gubernamentales con atribuciones y/o vinculación directa o indirecta con la actividad aeroportuaria y otros sujetos interesados, la formulación de planes y programas de infraestructura aeroportuaria integrantes del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS, sin alterar y/o afectar los derechos conferidos contractualmente al concesionario aeroportuario (Artículo 17.10); 3) Aprobar los Planes Maestros y/o sus modificaciones preparados por el concesionario o administrador del aeropuerto y controlar su cumplimiento (Artículo 17.16); 4) Autorizar la realización de toda obra que, con carácter de reparación de emergencia, deba efectuarse en los aeropuertos y disponer la suspensión de la construcción de obras no autorizadas y/o remoción de las ya realizadas (Artículo 17.18); 5) Realizar la evaluación técnica de las obras de mantenimiento o de mejoras a ejecutar por los concesionarios o administradores de los aeropuertos, pudiendo requerir si lo considera necesario, la asistencia técnica de la FUERZA AEREA ARGENTINA (Artículo 17.19); 6) 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 (Artículo 17.28).

En ese marco legal, el Servicio Jurídico advierte que la pretensión fiscal se ejerce por el estudio y aprobación de planos dentro de las reglamentaciones vigentes, permisos inspecciones y habilitación de obras, como así también los demás servicios administrativos y técnico-administrativos que conciernen a la construcción y a las

demoliciones, como así también certificaciones catastrales y tramitaciones generales (cfr. Ordenanza Fiscal y Tributaria N° 3878/CD/16, Capítulo IV, art. 9.1).

La GAJ entiende que por la naturaleza del gravamen relativo a valor de obra y derechos, es claro que el mismo interfiere con las atribuciones conferidas a este Organismo Regulador por el Decreto N° 375/1997, en tanto la aprobación, control y seguimiento de las obras que se lleven a cabo dentro del predio aeroportuario se encuentra reservada a la intervención de este Organismo según resulta del artículo 17, incisos 1, 10, 16, 18, 19 y 28 de referido decreto, que consagra, entre otros aspectos, la aprobación de los planes maestros, la autorización de la ejecución de la obra, su evaluación técnica y su control.

Además, expresa el Servicio Jurídico que el Concesionario del Grupo "A" de Aeropuertos del Sistema Nacional de Aeropuertos (SNA) se encuentra obligado a solicitar a este Organismo Regulador, la aprobación de toda obra que pretenda ejecutarse en el aeropuerto.

En función de lo expuesto, con relación a la Tasa por Derecho de Construcción, el Servicio Jurídico explica que el hecho imponible de este tributo se encuentra plasmado en el Capítulo IX, artículo 9.1, de la Ordenanza Municipal, el cual dispone que: *"está constituido por el estudio y aprobación de planos dentro de las reglamentaciones vigentes, permisos inspecciones y habilitación de obras, como así también los demás servicios administrativos y técnico-administrativos que conciernen a la construcción y a las demoliciones, como así también certificaciones catastrales y tramitaciones generales"*.

Reitera la GAJ que dentro de las competencias del ORSNA asignadas por el Decreto N° 375/97 en sus artículos 17.1; 17.10; 17.16; 17.18; 17.19; 17.28), se encuentran entre otras, todas las relacionadas con la aprobación, control y seguimiento de las obras que se lleven a cabo dentro del predio aeroportuario, otorgando la intervención que compete a la Autoridad Aeronáutica para las cuestiones de su competencia en materia de seguridad y/u otras dependencias que según el caso considere necesario.

Al respecto, explica el Servicio manifiesta que no existen facultades concurrentes, sino exclusivas del ORSNA en tal sentido, a los fines de efectuar el control y aprobación de los planos respecto de las obras que se lleven a cabo en el ámbito aeroportuario, y por lo tanto, resulta materia de carácter federal no alcanzada por la legislación provincial o municipal dictada en esa materia.

La GAJ concluye señalando la Tasa por Derechos de Construcción avanza sobre materias de competencia exclusiva y excluyente de este Organismo Regulador, razón por la cual resulta incompatible la actuación del MUNICIPIO DE EZEIZA, mientras que respecto del resto de las tasas denunciadas no surge de la documentación acompañada a estos actuados la documentación respaldatoria suficiente que permita verificar si existe interferencia con la finalidad del aeropuerto o se colisiona con la competencia de este Organismo Regulador, lo que hace imposible expedirse al respecto, conforme la inveterada doctrina sentada por la Procuración del tesoro de la Nación en Dictámenes 259:463 y concordantes.

Consecuentemente el Servicio Jurídico propicia un proyecto de nota dirigido a AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS S.A.

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

1. Determinar que la aplicación de la Tasa por Derechos de Construcción por parte de la MUNICIPALIDAD DE EZEIZA a las empresas AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS CIELOS DEL SUR S.A.

- interfiere sobre la finalidad del aeropuerto, avanzando sobre materias de competencia exclusiva y excluyente de este Organismo Regulador.
2. Poner en conocimiento de las empresas AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS CIELOS DEL SUR S.A. que con relación a la pretensión de cobro del resto de las tasas denunciadas, no surge de los actuados la documentación respaldatoria suficiente que permita verificar si existe interferencia con la finalidad del aeropuerto o se colisiona con la competencia de este Organismo Regulador, lo que hace imposible a este Organismo Regulador expedirse al respecto
 3. Autorizar al Sr. Presidente, al Sr. Vicepresidente o al Sr. Primer Vocal de Directorio a suscribir la comunicación que en el caso corresponda.

Punto 7 – La Sra. Secretaria General somete a consideración el Expediente N° 136/17 por el que tramita la presentación formulada por AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y AUSTRAL CIELOS DEL SUR S.A. solicitando al Organismo Regulador que declare que la COMUNA de SAUCE VIEJO del Departamento LA CAPITAL, PROVINCIA DE SANTA FE, interfiere con los fines del Aeropuerto de SAUCE VIEJO y con las competencias del ORSNA en relación al poder de policía e imposición que pretende ejercer respecto de las instalaciones que dichas empresas ocupan dentro del mencionado aeropuerto y la aplicación del Derecho de Registro e Inspección, y determine si dicha materia en aquel ámbito es de jurisdicción local o federal.

En fecha 16 de marzo de 2017, se solicitó al presentante (NOTA GAJ N° 31/17) la remisión de toda la documentación respaldatoria de las acciones y pretensiones que denuncia por parte de la MUNICIPALIDAD DE SAUCE VIEJO, PROVINCIA DE SANTA FE.

En respuesta a ello, en fecha 20 de marzo de 2017 las empresas mencionadas envían nota acompañando copia de la misiva remitida por la COMUNA DE SAUCE VIEJO del 2 de enero de 2017 por la cual se las intimaba a efectuar la inscripción correspondiente en los registros comunales por desarrollar actividades económicas gravadas por dichos tributos.

Asimismo las referidas empresas adjuntan copia de otra nota de la COMUNA DE SAUCE VIEJO por la cual se las volvía a intimar a cumplir con las mencionadas inscripciones.

La GERENCIA DE REGULACIÓN ECONÓMICA FINANCIERA (Providencia GREF N° 156/17) hace mención a lo establecido en el Artículo 75 inciso 30 de la CONSTITUCIÓN NACIONAL.

El área técnica explica que esta condición de jurisdicción compartida generó situaciones en las cuales las líneas aéreas, prestadores, concesionario y/o municipio han recurrido al ORSNA para tratar los alcances de la cuestión, ante la aplicación de gravámenes y/o controles específicos que pretenden realizar las municipalidades en los aeropuertos.

Asimismo la GREF cita como antecedente las Resoluciones ORSNA N° 10/07 y 36/09.

Por último, el área técnica señala que el marco normativo expresamente aclara que no existe exención impositiva al respecto y tanto las normas dictadas por el ORSNA como los modelos de contratos utilizados por el Concesionario han establecido que es el prestador el responsable de inscribirse y sujetarse a los controles que correspondan.

Al tomar intervención el Servicio Jurídico (Dictamen GAJ N° 79/17) señala que que el Aeropuerto “SAUCE VIEJO” no es concesionado y su administración y explotación está a cargo de la Provincia de SANTA FE, habiendo sido incorporado al

SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA) por el Decreto N° 375/97 y constituye un establecimiento de utilidad nacional.

La GERENCIA DE ASUNTOS JURÍDICOS expresa que el Artículo 197 del Código Aeronáutico Ley N° 17.285 declara materia de legislación nacional lo concerniente a la regulación de la circulación aérea en general, “especialmente el funcionamiento de aeródromos destinados a la navegación aérea internacional e interprovincial o a servicios aéreos conectados a éstas”.

La GAJ expresa que las instalaciones físicas (aeropuertos) que se destinen al tráfico aéreo interjurisdiccional están sujetas a la legislación nacional y encuadran en la categoría de establecimientos de utilidad nacional, pese a que no se encuentren expresamente enumerados en el art. 75, inc. 30, de la CONSTITUCIÓN NACIONAL (Dictámenes 224:162).

Con relación a la injerencia de las autoridades locales sobre los establecimientos de utilidad nacional, el Servicio Jurídico expresa que el criterio de la no interferencia adquirió rango constitucional a partir de la reforma del año 1994, estableciendo el actual Artículo 75, inc. 30 de la Ley Fundamental en forma expresa que, en los establecimientos de utilidad nacional, las autoridades provinciales y municipales conservan el poder de policía e imposición, en tanto no interfieran en el cumplimiento de los fines perseguidos por la Nación con los mismos.

La GAJ señala que la Ordenanza Comunal Tributaria N° 3309/16 de la Comuna de SAUCE VIEJO, regula en el Capítulo Séptimo de su Título Segundo lo concerniente al DERECHO DE REGISTRO E INSPECCIÓN, determinando en su Artículo 106 el “HECHO IMPONIBLE” al disponer que: *“Los sujetos indicados en el artículo anterior que realicen actos u operaciones derivados del ejercicio de la industria, el comercio, las prestaciones de servicios, profesiones universitarias realizadas en forma de empresa, y toda otra actividad desarrollada a título oneroso, lucrativo o no con la condición de que se originen y/o realicen en el ejido municipal, generarán por cada oficina administrativa, establecimiento industrial, local comercial, depósito, o desarrollo de la actividad, montos imponibles gravados por este Derecho. Para aquellos casos en que no se declare la tenencia de local, se considerará como tal el domicilio real del contribuyente. También estará incluido el desarrollo de actividades gravadas en forma accidental, o susceptible de habitualidad o potencial, aun cuando fuese ejercida en espacios físicos habilitados por terceros. Se encuentran también alcanzados los sujetos mencionados en el artículo anterior cuando sean titulares de bienes que se encuentren situados dentro de la jurisdicción municipal.”*

Asimismo, el Servicio Jurídico señala que el Artículo 112 (“SERVICIOS RETRIBUIDOS”) establece que: *“La Comuna aplicará un Derecho de Registro e Inspección por los servicios que presta o tiene organizados para su prestación, destinados a: 1- Registrar y controlar las actividades y operaciones derivadas del ejercicio de la industria, el comercio, las prestaciones de servicios, profesiones universitarias realizadas en forma de empresa, actividades científicas, de investigación y toda otra actividad desarrollada a título oneroso, tenga o no fines de lucro; 2- Preservar la salubridad, seguridad e higiene; 3- Fiscalizar la fidelidad de pesas y medidas; 4- Inspeccionar y controlar las instalaciones eléctricas, motores, máquinas en general y generadoras a vapor y eléctricos; 5- prestar los servicios de habilitación, estadística, higiene, salubridad y bromatología, seguridad ciudadana, control, organización y coordinación del tránsito y transporte comunal e intercomunal, apoyatura a la educación pública, capacitación y desarrollo de los recursos humanos, asistencia social e integración comunitaria y el apuntalamiento y fomento de cualquier tipo de actividad económica, ya sea industrial, comercial y de servicios que se*

desarrollen en el ámbito del ejido de la comuna de Sauce Viejo. 6- Todos aquellos servicios que faciliten y/o promuevan el ejercicio, desarrollo y consolidación dentro de este Municipio, de las actividades industriales, comerciales, de servicios, profesionales, artesanales y, en general, cualquier otro negocio”.

Asimismo, el GAJ manifiesta que el Artículo 113 de la misma Ordenanza, señala que: *“Son contribuyentes de este tributo, los siguientes sujetos, en tanto sean titulares de actividades o bienes comprendidos en la enumeración del artículo anterior, cuando los mismos estén situados dentro de la jurisdicción del Comuna y en la medida en que se verifique el hecho imponible respecto de ellos, conforme el artículo siguiente: a) las personas humanas; b) las sucesiones indivisas; c) las personas jurídicas de carácter público o privado, uniones transitorias de empresas, agrupaciones de colaboración empresaria y todas aquellas previstas en el Código Civil y Comercial de la Nación Ley N° 26.994 o ley que reemplace en el futuro; d) los fideicomisos”.*

Al respecto, el Servicio Jurídico sostiene que el DERECHO DE REGISTRO E INSPECCIÓN que pretende aplicar la Comuna de Sauce Viejo engloba varias materias, algunas de las cuales son competencia exclusiva y excluyente del ORSNA, como ser el inciso 1, *“...Registrar y controlar las actividades y operaciones derivadas del ejercicio de la industria, el comercio, las prestaciones de servicios...”*, el inciso 4, *“...Inspeccionar y controlar las instalaciones eléctricas, motores, máquinas en general y generadoras a vapor y eléctricos...”*, el inciso 5, *“...Prestar los servicios de habilitación, estadística, higiene, salubridad y bromatología, seguridad ciudadana...”*, el inciso 6, *“Todos aquellos servicios que faciliten y/o promuevan el ejercicio, desarrollo y consolidación dentro de este Municipio, de las actividades industriales, comerciales, de servicios, profesionales, artesanales y, en general, cualquier otro negocio...”*.

La GAJ señala que según surge de la documentación acompañada el establecimiento por el que se pretende que la Empresa tribute es *“...la oficina (local) de despacho de pasajeros y carga situado dentro de las instalaciones del Aeropuerto Sauce Viejo...”* y que en relación a las materias que engloba el referido DERECHO DE REGISTRO E INSPECCIÓN que pretende aplicar la Comuna de Sauce Viejo este Organismo puede expedirse respecto del registro de las actividades y operaciones en este caso desarrolladas en el aeropuerto en cuestión por la denunciante y respecto de la preservación de la seguridad e higiene por parte de la denunciante en el ejercicio de sus actividades en el establecimiento de utilidad nacional.

El Servicio Jurídico manifiesta que con relación a la competencia exclusiva y excluyente del ORSNA sobre determinadas materias, el Decreto 375/97 establece que es competencia del Organismo Regulador: *“a) Asegurar la igualdad, el libre acceso y la no discriminación en el uso de los servicios e instalaciones aeroportuarias... c) Asegurar que el funcionamiento de los aeropuertos sea compatible con el normal desarrollo de la vida de la comunidad y con la protección del medio ambiente... f) Fiscalizar la realización de las inversiones aeroportuarias necesarias para alcanzar adecuados niveles de infraestructura que permitan satisfacer los futuros requerimientos de la demanda de tráfico aéreo... g) Velar por la operación confiable de los servicios e instalaciones aeroportuarias de acuerdo a las normas nacionales e internacionales aplicables...”* (conf. Artículo 14 del Decreto N° 375/97), mientras que específicamente se le ha encomendado: *“...17.1 Establecer las normas, sistemas y procedimientos técnicos requeridos para administrar, operar, conservar y mantener los aeropuertos integrantes del Sistema Nacional de Aeropuertos y controlar su cumplimiento... 17.2 Establecer en coordinación con la FUERZA AEREA ARGENTINA, criterios para el desarrollo por parte del concesionario y/o administrador del aeropuerto. de Manuales de Seguridad Aeroportuaria, Manual de Operación Aeroportuaria, Planes de*

Emergencias Aeroportuarias y Programas de Mantenimiento Mayor y Conservación Rutinaria y controlar su cumplimiento. En estos casos cuando lo considere necesario, dará intervención al concesionario o administrador del aeropuerto y/o a otros sujetos interesados... 17.3 Asegurar que el concesionario y/o administrador del aeropuerto cumpla y actualice los planes contenidos en el Plan Maestro del aeropuerto para el mantenimiento y conservación en buenas condiciones de los bienes afectados al servicio. El Organismo Regulador podrá requerir los informes que estime necesarios para tal fin... 17.9 Elevar anualmente un informe sobre la situación aeroportuaria y recomendaciones sobre medidas a adoptar en beneficio del interés público, incluyendo la protección de los usuarios y el desarrollo de la actividad aeroportuaria... 17.14 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 aeroportuario... 17.17 Determinar los requerimientos mínimos exigidos a las aeroestaciones para postular su ingreso al Sistema Nacional de Aeropuertos. Asimismo queda a su cargo la evaluación del cumplimiento de tales condiciones a los fines de su admisión en dicho Sistema... 17.23 Verificar el cumplimiento de las obligaciones a cargo del concesionario o del administrador de aeropuertos. El Organismo Regulador estará autorizado a requerirles los documentos e informaciones necesarios para verificar el cumplimiento de sus obligaciones y a realizar las inspecciones a tal fin, con adecuado resguardo de la confidencialidad de la información... 17.25 Asegurar la continuidad de los servicios esenciales... 17.26 Autorizar la contratación de servicios de control y vigilancia por parte del concesionario o administrador del aeropuerto... 17.28 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... 17.32 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... 17.36 En general, realizar todo otro acto que sea necesario para el mejor cumplimiento de sus funciones y de los fines de este decreto...” (conf. art. 17 del Decreto N° 375/97).

Con respecto al Registro de las empresas AEROLINEAS ARGENTINAS S.A. y AUSTRAL LINEAS AEREAS CIELOS DEL SUR S.A. que pretende la Comuna de SAUCE VIEJO, la GAJ señala que dicho registro le compete específicamente al ORSNA por ser esas empresas prestadoras en el Aeropuerto “SAUCE VIEJO” de SANTA FE, y ello surge, entre otras, de las Resoluciones ORSNA Nros. 96/01 por la que se aprobó el “REGLAMENTO GENERAL DE USO Y FUNCIONAMIENTO DE LOS AEROPUERTOS DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS” (REGUFA-) y 78/13 por la que se aprobó el SISTEMA DE REGISTRO DE PRESTADORES (SIREPRE).

Con relación a la obligación de los prestadores de preservar la seguridad e higiene en el desarrollo de sus actividades, el Servicio Jurídico hace mención a la Resolución ORSNA N° 80/2013 por la que se aprobó el “RÉGIMEN DE SANCIONES POR INFRACCIONES A LA DISPOSICIONES LEGALES Y REGLAMENTARIAS EN EL ÁMBITO AEROPORTUARIO”.

Sostiene la GAJ que la finalidad del Aeropuerto “SAUCE VIEJO” como establecimiento de utilidad nacional se encuentra dirigida a satisfacer las necesidades

del tráfico aéreo internacional e interjurisdiccional, proveyendo los servicios propios de un aeropuerto con calidad y capacidad adecuadas para la demanda.

Consecuentemente, el Servicio Jurídico señala que el mencionado aeropuerto debe encontrarse en condiciones de prestar todos los servicios esenciales y necesarios para permitir el aterrizaje y despegue de aeronaves, su acondicionamiento y abastecimiento en tierra, como así también todos los servicios relacionados y necesarios para permitir la recepción y despacho del tráfico de pasajeros, carga y correo que haga uso de las rutas que tengan como punto de partida, escala o destino dicho aeropuerto.

Teniendo en cuenta la finalidad de los aeródromos, la GAJ manifiesta que los mismos se pueden clasificar a aquellos servicios directamente vinculados a tal fin como aeronáuticos y dentro de esta categoría pueden distinguirse los servicios operacionales de los aeropuertos, los servicios que atañen a la seguridad y eficiencia de las operaciones de aeronaves y los servicios relacionados con la administración económica de los aeropuertos y los prestados a los pasajeros.

Asimismo la GAJ refiere que los más importantes corresponden al mantenimiento operable de la pista, calles de rodaje y plataforma, al que podríamos agregar las ayudas visuales y los servicios de combate y extinción de incendios, para posteriormente sumarse una larga lista que abarque desde los servicios de rampa o asistencia a la aeronave en tierra, el combate del peligro aviario, asistencia médica a primeros auxilios, mantener operable los equipos generadores de electricidad para el caso de cortes en el suministro, hasta la provisión de combustible, el mantenimiento de la aerostación, depósitos fiscales, servicios gastronómicos, locales comerciales varios, etc.

El Servicio Jurídico explica que en esos casos se trata de actividades o servicios cuya relación con el fin último de los aeródromos, se encuentra más difusa.

Aclara la GAJ que este tipo de servicios, podrían denominarse no aeronáuticos ya que en la mayoría de los casos presentan un aspecto netamente comercial, mientras que los aeronáuticos, sin desconocer la nota comercial que muchas veces se encuentra presente (recordemos que nos encontramos frente a actividades onerosas), poseen un cariz predominantemente técnico, ya que se encuentran directamente vinculados con la seguridad operacional.

Por su parte, siguiendo el criterio de utilidad para la consecución del fin último de los aeródromos, el Servicio Jurídico manifiesta que se pueden distinguir entre servicios esenciales y no esenciales, destacando una vez más que los servicios aeronáuticos coincidirían con la primera categoría, pero advirtiendo, en esta oportunidad, que dentro de los servicios no aeronáuticos deberían tomarse determinados servicios y englobarlos como esenciales.

De lo expuesto, la GAJ señala que los servicios que se ven afectados por la imposición de la Comuna de SAUCE VIEJO, serían netamente aeronáuticos.

Consecuentemente la GAJ sostiene que la aplicación del Derecho de Registro e Inspección y el ejercicio del poder de policía para dicho fin por parte de la COMUNA DE SAUCE VIEJO en el establecimiento por el que se pretende que la Empresa tribute el cual es - según la documentación acompañada por el denunciante - “...la oficina (local) de despacho de pasajeros y carga situado dentro de las instalaciones del Aeropuerto Sauce Viejo...”, en relación a las actividades y operaciones en este caso desarrolladas en el aeropuerto en cuestión por la denunciante y respecto de la preservación de la seguridad e higiene por parte de la denunciante en el ejercicio de sus actividades en el establecimiento de utilidad nacional, corresponden a materias de competencia exclusiva y excluyente de este Organismo Regulador.

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

1. Determinar que la aplicación del DERECHO DE REGISTRO E INSPECCIÓN contemplado en la Ordenanza Comunal Tributaria N° 3309/16 de la COMUNA DE SAUCE VIEJO de la PROVINCIA DE SANTA FE en las instalaciones de las empresas AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS CIELOS DEL SUR S.A. respecto de las cuales se persigue su cobro por la comuna, interfiere con la finalidad del aeropuerto y de la actividad que desarrollan dichas empresas, por lo que no corresponde su cobro, en el marco de lo expuesto en el presente punto de esta acta.
2. Autorizar al Sr. Presidente, al Vicepresidente o al Primer Vocal de Directorio a suscribir el acto administrativo pertinente.

Punto 8 – La Sra. Secretaria General somete a consideración el Expediente N° 138/17 por el que tramita la presentación formulada por AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y AUSTRAL CIELOS DEL SUR S.A. solicitando al Organismo Regulador que declare que la MUNICIPALIDAD DE SAN CARLOS DE BARILOCHE, PROVINCIA DE RÍO NEGRO, interfiere con los fines del Aeropuerto Internacional "TENIENTE LUIS CANDELARIA" de la citada ciudad y con las competencias del ORSNA, en relación al poder de policía e imposición que pretende ejercer respecto de las instalaciones que dichas empresas ocupan dentro del mencionado aeropuerto y la aplicación de la Tasa de Inspección, Seguridad e Higiene, solicitando asimismo que determine si dicha materia en aquel ámbito es de jurisdicción local o federal.

La GERENCIA DE REGULACIÓN ECONÓMICA FINANCIERA (Providencia GREF N° 155/17) señala que en un establecimiento de utilidad nacional existe la denominada "jurisdicción compartida" (Artículo 75 inciso 30 de la CONSTITUCIÓN NACIONAL), habiéndose generado en el Organismo numerosas situaciones en las cuales las líneas aéreas, prestadores, concesionario y/o municipios han recurrido para tratar los alcances del tema, ante la aplicación de gravámenes y/o controles específicos que pretenden realizar las municipalidades en los aeropuertos.

Al tomar intervención el Servicio Jurídico (Dictamen GAJ N° 76/17) destaca que la cuestión sometida a análisis radica en determinar si la MUNICIPALIDAD DE SAN CARLOS DE BARILOCHE posee competencia y poder de policía e imposición en materia de seguridad e higiene en las instalaciones de los prestadores dentro del Aeropuerto Internacional "TENIENTE LUIS CANDELARIA" de dicha ciudad.

Aclara la GERENCIA DE ASUNTOS JURÍDICOS que las empresas AEROLINEAS ARGENTINAS S.A. y AUSTRAL LINEAS AEREAS CIELOS DEL SUR S.A. no acompañaron prueba documental ni de otro tipo que respalde los hechos que denuncian por parte del MUNICIPIO DE SAN CARLOS DE BARILOCHE por lo que la solicitud en cuestión se sustenta únicamente en las manifestaciones del apoderado de las citadas empresas, no siendo posible en esta instancia que este Organismo Regulador se expida al respecto.

El Servicio Jurídico recuerda que el Aeropuerto Internacional "TENIENTE LUIS CANDELARIA" fue incorporado al SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA) por el Decreto N° 375/97, con lo que pasó a integrar la red de aeródromos designada por el Estado Nacional para servir al tráfico aéreo interjurisdiccional e internacional, constituyendo un establecimiento de utilidad nacional e integrando lo que se denomina "infraestructura aeronáutica, es decir, el

conjunto de instalaciones y servicios que, desde la superficie, sirven a la circulación aérea.

Asimismo la GAJ expresa que el Artículo 197 del CÓDIGO AERONÁUTICO Ley N° 17.285 declara materia de legislación nacional lo concerniente a la regulación de la circulación aérea en general, "*especialmente el funcionamiento de aeródromos destinados a la navegación aérea internacional e interprovincial o a servicios aéreos conectados a éstas*", mientras que el Artículo 75 inciso 13 de la CONSTITUCIÓN NACIONAL atribuye al CONGRESO DE LA NACIÓN la facultad de reglar el comercio con las naciones extranjeras y de las provincias entre sí.

El Servicio Jurídico sostiene que las instalaciones físicas (aeropuertos) que se destinen al tráfico aéreo interjurisdiccional están sujetas a la legislación nacional y encuadran en la categoría de establecimientos de utilidad nacional, pese a que no se encuentren expresamente enumerados en el art. 75, inc. 30, de la Constitución Nacional.

La GAJ señala que el criterio de la no interferencia adquirió rango constitucional a partir de la reforma del año 1994, la que estableció los alcances de los poderes locales sobre estos lugares, adoptando el criterio de "la no interferencia con la finalidad del establecimiento", o también llamada de los "poderes concurrentes" o de las "competencias compartidas".

En efecto, el Servicio Jurídico señala que el actual Artículo 75, inc. 30 de la Ley Fundamental prevé en forma expresa que, en los establecimientos de utilidad nacional, las autoridades provinciales y municipales conservan el poder de policía e imposición, en tanto no interfieran en el cumplimiento de los fines perseguidos por la Nación con los mismos.

Expresa la GAJ que la Ordenanza Municipal N° 2374/CM/12 de la MUNICIPALIDAD DE SAN CARLOS DE BARILOCHE regula en su Título III lo concerniente a la TASA POR INSPECCIÓN SEGURIDAD E HIGIENE y en su Artículo dispone 128: "*Se establece en todo el ejido municipal una Tasa que retribuye los servicios y actividades reales o potenciales prestados por el Municipio con la finalidad de preservar la seguridad e higiene y cualquier otro servicio que prevenga, asegure y promueva el bienestar general de la población dentro del ejido municipal y en especial en los lugares de concurrencia de público, comercio, locales y oficinas, que gravará toda actividad económica, comercial, industrial, de servicios o agropecuaria, independientemente del ámbito en que se realice y sin distinción del carácter, estructura jurídica y tipo de organización que revista el titular o responsable de los mismos*".

El Servicio Jurídico concluye señalando que corresponde requerir a AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y AUSTRAL CIELOS DEL SUR S.A. la documentación respaldatoria que acredite ante el ORSNA las acciones y pretensiones que denuncia en relación a la MUNICIPALIDAD DE SAN CARLOS DE BARILOCHE.

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

1. Requerir a AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y AUSTRAL CIELOS DEL SUR S.A. la documentación respaldatoria que acredite ante el ORSNA las acciones y pretensiones que denuncia en relación a la MUNICIPALIDAD DE SAN CARLOS DE BARILOCHE.
2. Autorizar al Sr. Presidente, al Vicepresidente o al Primer Vocal de Directorio a suscribir la comunicación pertinente.

Punto 9 - La Sra. Secretaria General somete a consideración el Expediente N° 59/17 por el que tramita la adecuación de modificación presupuestaria propiciada por la GERENCIA DE ADMINISTRACIÓN Y PRESUPUESTO.

Señala la GAP (Providencia GAP N° 344/17) que resulta necesario adecuar los créditos vigentes del Inciso 3 – Servicios No Personales, mediante una compensación de créditos entre partidas del citado inciso de Fuente de Financiamiento 11 – TESORO NACIONAL, conforme lo establecido en el Artículo 4 de la Decisión Administrativa N° 12/17.

La GAP expresa que la modificación en cuestión tiene el objetivo de adecuar los créditos presupuestarios para atender gastos prioritarios que deben efectuarse indefectiblemente en el presente ejercicio y que derivan de la demanda del funcionamiento de la propia estructura del Organismo Regulador, contribuyendo al cumplimiento de las políticas presupuestarias trazadas para el Ejercicio 2017.

Al tomar intervención el Servicio Jurídico (Dictamen GAJ N° 78/17) recuerda que la Ley N° 27.341 aprobó el Presupuesto General de la Administración Pública General para la Administración Pública Nacional para el Ejercicio 2017, fue reglamentada por la Decisión Administrativa N° 12/17 efectuándose la distribución de dicho presupuesto, disponiendo en su Artículo 4° las facultades y competencias a los diferentes organismos de la Administración para efectuar modificaciones presupuestarias, detallándose las mismas en la Planilla anexa a esa norma.

Explica la GAJ que toda vez que la modificación propuesta por el área técnica comprende créditos del inciso 3, la misma se encuentra entre las facultades delegadas al Directorio del Organismo Regulador.

Asimismo el Servicio Jurídico manifiesta que el Artículo 5° de la Decisión Administrativa N° 12/17 establece que: *“Las modificaciones presupuestarias realizadas por las Jurisdicciones y Entidades en función de las facultades establecidas en el Artículo anterior deberán ser notificadas fehacientemente a la OFICINA NACIONAL DE PRESUPUESTO dependiente de la SUBSECRETARÍA DE PRESUPUESTO de la SECRETARÍA DE HACIENDA del MINISTERIO DE HACIENDA Y FINANZAS PÚBLICAS, dentro de los CINCO (5) hábiles de su dictado. Dentro de los OCHO (8) días hábiles de recibida dicha notificación, la citada Oficina Nacional deberá expedirse sobre si la medida dictada ha sido elaborada con criterios de razonabilidad y cumple con las normas a que deben ajustarse las modificaciones presupuestarias, caso contrario efectuará su devolución con la constancia de no haber dado conformidad a la modificación correspondiente. Vencido el plazo de OCHO (8) días hábiles antes referido sin que la OFICINA NACIONAL DE PRESUPUESTO se haya expedido, la medida tendrá plena vigencia”.*

Concluye la GAJ señalando que no tiene observaciones que formular a la modificación presupuestaria propiciada.

Cabe señalar que en fecha 9 de mayo de 2017, el Sr. Presidente del Directorio suscribió la Resolución ORSNA N° 30/17, correspondiendo en esta oportunidad su ratificación por parte de este Cuerpo Colegiado.

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

1. Ratificar la Resolución ORSNA N° 30 de fecha 9 de mayo de 2017, suscripta por el Sr. Presidente del Directorio.

Punto 10 - La Sra. Secretaria General somete a consideración el Expediente N° 967/16 por el que tramita actualmente la presentación efectuada por AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. en fecha 27 de enero de 2017, con relación al "Requerimiento de Propuestas – Nuevo Sistema Integrado de Combustible" presentado por el Concesionario.

Cabe recordar que AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A., a través de la Nota AA2000-COM-1721/16 del 14 de octubre de 2016, remitió a este ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA) copia del documento "Requerimiento de Propuestas - Nuevo Sistema Integrado de Combustible. Aeropuerto Internacional 'Ministro Pistarini' (EZE/SAEZ)" e informó que estaría procediendo a cursar invitaciones a compañías especializadas de la industria de combustible de aviación, incluyendo a las que operan en la actualidad, a fin de que esas empresas presenten sus propuestas para el Diseño, Financiación, Construcción, Operación y Mantenimiento de la citada infraestructura.

Que a través de la Nota ORSNA N° 240 del 21 de octubre de 2016, este Organismo Regulador requirió al Concesionario que se abstuviera de continuar con el proceso hasta que el Organismo se expidiera sobre él, luego de evaluada y analizada la cuestión por las áreas técnicas competentes atento a la complejidad e importancia del tema.

Que AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. respondió la nota anterior en su Comunicación AA2000-COM-1801/16 del 27 de octubre de 2016, AA2000-OPER-1898/16 recibida el 10 de noviembre de 2016 y AA2000-COM-2055/16, recibida el 1° de diciembre de 2016, indicando en la segunda de ellas que había comunicado a los interesados la suspensión del proceso formal, pero procurando que no debía prorrogarse la fecha para la apertura de las ofertas establecida para el 7 de diciembre.

Que dada intervención a las áreas técnicas, la GERENCIA DE REGULACIÓN ECONÓMICO FINANCIERA consideró, entre otras cuestiones, que la determinación de una tarifa que pueda lograr ser competitiva a nivel regional podría verse amenazada por el tiempo que resta cumplir de la concesión aeroportuaria, debido a la dependencia de la tarifa resultante con el plazo de la amortización que corresponda; que la Concesión vence en febrero de 2028 y que las cesiones de espacio para la explotación de actividades no aeronáuticas dentro del predio aeroportuario no pueden exceder el plazo de concesión.

Que por su parte, la GERENCIA DE OPERACIONES Y SEGURIDAD AEROPORTUA enfatizó, entre otras cuestiones, que no surgía del proyecto presentado la obligación de obtener la aprobación por parte de la Secretaría de Energía de la Nación; ni la obligación de contratar el seguro ambiental obligatorio; y que -en consecuencia- no estaban dadas las condiciones para que el Organismo pudiera otorgar la viabilidad ambiental del proyecto.

Que previa intervención de la GERENCIA DE ASUNTOS JURÍDICOS, el ORGANISMO remitió la Nota ORSNA N° 275/16 por la que solicitó a AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. que procediera a cancelar el proceso de "Requerimiento de Propuestas - Nuevo Sistema Integrado de Combustible. Aeropuerto Internacional 'Ministro Pistarini' (EZE/SAEZ)".

Que las Notas ORSNA Nros. 240/2016 y 275/2016 fueron ratificadas por el Acta N° 9/2016 de la Reunión Abierta de Directorio del 23 de diciembre de 2016.

Que AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. mediante la nota AA2000-COM-158/17 solicitó se deje sin efecto la NOTA ORSNA N° 275/16 en los términos del artículo 84 y siguientes del Decreto Reglamentario 1759/72.

Señala el Concesionario que el proyecto cancelado era conocido y consensuado por el ORSNA, enmarcándose en un proceso que data del año 2009 por lo que el Organismo Regulador no podía desconocerlo.

Recuerda AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. que en fecha 14 de mayo de 2010 remitió la Nota AA 2000- INFRA-379/10 la cual contenía la memoria que describía ese proyecto.

Asimismo señala el presentante que le otorgó a AEROCOMBUSTIBLES ARGENTINOS S.A. un permiso de uso y se le hizo entrega formal del espacio el 1 de julio de 2010 tal como lo comunicó al ORSNA mediante Nota AA2000-COM-652/2010, resaltando que por dicho permiso facultó a la mencionada empresa a realizar por sí o a través de una asociación con terceros el diseño, construcción, operación y mantenimiento de dicho sistema único, hasta el fin de la concesión para brindar el servicio bajo el concepto de "ACCESO ABIERTO" a todos los comercializadores de combustible de aviación que cumplan con los requisitos legales y técnicos necesarios para la actividad.

Señala el Concesionario que durante el año 2012, AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. remitió al ORSNA copia de la ingeniería conceptual a nivel FEED que un contratista especializado había desarrollado para AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. y que en base a ello, el ORSNA conformó un equipo técnico que evaluó dicho proyecto sin opinión desfavorable, destacando que el mismo fue mencionado en el Acuerdo de Intención llevado adelante con AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A., YPF S.A., el ORSNA y el Concesionario de fecha 17 de diciembre de 2012, el cual por diversas razones no prosperó.

En función de lo expuesto, AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. concluye que no se trata de un proyecto nuevo sino "*de la continuación de un proceso iniciado hace considerable tiempo*", haciendo mención al cambio de criterio, el cual a su parecer contraría "*la doctrina de los actos propios y vulnerando el principio de la confianza legítima*" y señalando que "*el motivo determinante en la protección de las expectativas legítimas radica en que, si la Administración Pública asume en forma expresa o tácita un comportamiento determinado, el particular espera que tal actitud sea ulteriormente seguido*".

El Concesionario expresó que el proceso de desarrollo aeroportuario es una facultad del Concesionario y que las actividades no aeronáuticas en los aeropuertos no requieren una autorización expresa del Organismo Regulador, conforme lo establecido en el Numeral 13 del Contrato de Concesión aprobado por el Decreto N° 163/98, los Números 4.3 y 4.4 del ACTA ACUERDO DE ADECUACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN ratificada por el Decreto N° 1799/07 y el Numeral 19.5 del "REGLAMENTO GENERAL DE USO Y FUNCIONAMIENTO DEL SNA", aprobado por Resolución ORSNA N° 96/01, razón por la cual entiende como improcedente lo dispuesto en la NOTA ORSNA N° 275/16.

En tal sentido, AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. sostiene que si bien el ORSNA puede controlar la actividad comercial de que se trata no podrá "*introducirse en forma irrazonable sobre una actividad no regulada*" impidiendo o dificultando su realización que en el presente caso no puede dejarse de lado la normativa específica

Ello importa para el Concesionario que el ORSNA se encuentra controlando y regulando más allá de su competencia, y que resulta arbitraria y carente de lógica la decisión adoptada ya que no verifica ningún hecho objetivo, ya sea de índole fáctica o jurídica que lo justifique.

El recurrente aduce que la nota recurrida vulnera la seguridad jurídica y perjudica la concesión, toda vez que de la nota recurrida se desprendería que

implícitamente el ORSNA pretende invocar su competencia a fin de asegurar la igualdad, el libre acceso y no discriminación en el uso de los servicios aeroportuarios (art. 14 y 17 del Decreto N° 375/97), cuando por el contrario una postura como la adoptada *"conduce a la decisión contraria"* al impedir que empresas de conocido prestigio internacional presente una propuesta sobre la temática en cuestión.

Aclara el Concesionario que el proceso cancelado por el Organismo Regulador no convocaba a una licitación sino *"a un proceso de recepción de propuestas para su posterior evaluación para luego participar en el proceso de selección"*, razón por la cual el ORSNA actuó de manera inequitativa no permitiendo conocer otras alternativas de las anteriormente presentadas (YPF S.A) creando una situación de discriminación.

Con relación al argumento del vencimiento del plazo de la concesión aeroportuaria como fundamento de la cancelación propiciada por el ORSNA, el recurrente señala que *"todo eso será determinado al momento de valorar las propuestas"*.

Por último, manifiesta AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. que el Organismo Regulador tendrá su intervención en las posteriores etapas del proyecto, aludiendo asimismo que el abrupto cambio de criterio del ORSNA produce un serio perjuicio a la concesión aeroportuaria *"afectando su imagen nacional e internacional"* para el futuro desarrollo y por consiguiente al *"Estado Nacional"*.

Asimismo, la empresa SKYTANKING HOLDING GMBH realiza una presentación donde manifiesta su disconformidad en razón de encontrarse trabajando en el proyecto desde hace DIEZ (10) años, razón por la cual refiere haber instado a AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A a colaborar en la recepción de la documentación que ya se encontraba en proceso de entrega, informando que de no proceder en la forma indicada retiraría de manera definitiva su participación en el proyecto.

Posteriormente, la firma SKYTANKING HOLDING GMBH requiere que el ORSNA explique la cancelación de la RFP, como se establece en la Circular Aclaratoria N° 5 de AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A., e indique los próximos pasos propuestos a fin que esa empresa revise sus opciones y considere el tiempo y dinero en el proyecto.

Al tomar intervención el Servicio Jurídico (Dictamen GAJ N° 66/17) señala que la presentación del Concesionario debe encuadrarse como un recurso de reconsideración en los términos del Artículo 84 de la Ley Nacional de Procedimientos Administrativos N° 19.549.

Sostiene la GERENCIA DE ASUNTOS JURÍDICOS que contrariamente a lo expresado por AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A., la intervención del ORSNA a los fines que cancele el proceso de requerimiento de propuestas, en los términos del artículo 9 del Documento que fue remitido a este Organismo Regulador, es consecuencia de su específica competencia en materia de regulación, control y fiscalización sobre los prestadores de servicios aeroportuarios y que en efecto regula, supervisa y fiscaliza al Concesionario.

El Servicio Jurídico recuerda que por el Decreto N° 375/97 (artículos 14 y 17) el ORSNA debe asegurar la igualdad, el libre acceso y la no discriminación en el uso de los servicios aeroportuarios. A su vez el ORSNA se encuentra facultado para 17.1: *"Establecer las normas, sistemas y procedimientos técnicos requeridos para administrar, operar, conservar y mantener los aeropuertos integrantes del Sistema Nacional de Aeropuertos y controlar su cumplimiento"*.

Asimismo, explica la GAJ que la planificación aeroportuaria se desarrolla en base a las diferentes regulaciones nacionales e internacionales que aplican en la materia,

siguiendo objetivos estratégicos generales diseñados por el Estado vinculados a mejorar la infraestructura, realizar las inversiones tendientes a atender la demanda creciente de transporte, propiciar el desarrollo social y económico, proteger a los usuarios sin generar situaciones de discriminación en función de la capacidad disponible, y satisfacer con infraestructura el desarrollo territorial, favoreciendo al turismo y las relaciones exteriores y en ese sentido cobrando vital importancia la mejora continua en materia de seguridad aeroportuaria, seguridad de la aviación, facilitación y adecuación de la misma a la demanda creciente y calidad.

Por su parte el ORSNA debe velar por la operación confiable con el medio ambiente y en ese entendimiento hacer cumplir la normativa vinculada con la protección del medio ambiente al Concesionario y prestadores aeroportuarios, habiendo informado la GERENCIA DE OPERACIONES Y SEGURIDAD AEROPORTUARIA – DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE que el proyecto analizado carece de la indicación de los requisitos reglamentarios para que el ORSNA pueda otorgar la viabilidad ambiental a la obra, ya que, para ello debería contar con la evaluación que efectúe la Secretaría de Energía (EIA) y la presentación de los Seguros Ambientales correspondientes y la copia de la presentación ante la Autoridad del Agua (conforme Dictamen GAJ N° 370/16).

Coincidiendo con lo manifestado por la GREF, el Servicio Jurídico expresa que *"el proyecto de construcción y desarrollo de la Planta de Combustible del Aeropuerto se encuentra aún bajo estudio por parte del ORSNA"*, a fin de desarrollar un sistema eficiente de acuerdo al uso de nuevas tecnologías disponibles y seguro, reduciéndose sustancialmente la operación mediante camiones de combustible, en un todo de acuerdo con los requerimientos medioambientales, y debe evaluarse cuidadosamente la capacidad de operación de diseño verificando que los volúmenes del mismo sean compatibles con los requeridos para el mediano y largo plazo.

La GAJ señala que el ORSNA ejerció una conducta compatible con los parámetros establecidos por la competencia que dimana de la normativa, lo que descalifica el concepto de *"irrazonable"* que pretende instalar el Concesionario con la falsa premisa de la intervención del Ente sobre una *"actividad no regulada"*.

Recuerda el Servicio Jurídico que surge del Plan Maestro aprobado por la Resolución ORSNA N° 67/14 ha previsto la instalación y operación de una planta de almacenamiento de combustible de uso aeronáutico y sistemas asociados en los aeropuertos y en ese contexto debe analizarse entonces la factibilidad y conveniencia de desarrollar un proyecto final, y ese ejercicio de competencias no es contrario a la doctrina de los actos propios y violación de la confianza legítima.

La GAJ entiende que la violación de la doctrina de los actos propios, implica un quebrantamiento a los deberes de lealtad, probidad y buena fe, que no requiere perjuicio a la contraria, pues constituye una burla, una falta de respeto no solo a la contraparte sino al mismo órgano jurisdiccional, y por ende merece ser sancionada.

El Servicio Jurídico considera que en el caso en cuestión no se configura aquel por cuanto la necesidad vinculada con la Planta de Combustible recae en la oportunidad de desarrollar un sistema eficaz de acuerdo al uso de nuevas tecnologías disponibles y seguras, ya que se reduce sustancialmente la operación mediante camiones de combustible y por ello la decisión del ORSNA debe ser analizada a fin de emitir la autorización pertinente, teniendo en cuenta la importancia estratégica que reviste el proyecto y su vinculación con los servicios de la aeronavegabilidad, sin que en el caso haya existido por parte del ORSNA un comportamiento que vulnere la confianza legítima que exige el desarrollo de este proceso.

Con la noción de confianza legítima, la GAJ manifiesta que se alude a la situación de un sujeto dotado de una expectativa justificada de obtener de otro, una prestación, una abstención o una declaración favorable a sus intereses, derivada de la conducta de este último, en el sentido de fomentar tal expectativa.

Aclara el Servicio Jurídico que dicha institución implica que las *"meras expectativas"* no constituyen una valla contra la modificación del régimen legal vigente. Precisamente, el quid de la introducción del principio de confianza legítima radica en la necesidad de dotar de protección a quienes carecen de un derecho adquirido, pero no obstante se han generado expectativas razonables, que no se identifican como *"meras expectativas"*, constituyendo así un justo término medio entre ambos extremos.

La GAJ expresa que bajo ese enfoque, el ORSNA decide evaluar el proyecto en virtud de encontrarse conexas con los servicios de aeronavegabilidad siendo ello un aspecto relevante en aquellas cuestiones inherentes a la política aerocomercial que no genera en el concesionario derechos adquiridos por lo que no se vulnera ni fue sorprendido en la buena fe. El Concesionario conoce el bloque de legalidad vigente y no cabe ampararse en la posesión de un derecho útil que justifique un apartamiento del ordenamiento jurídico.

Destaca la GAJ que de esta manera, el concepto de buena fe se modela de acuerdo con la materia en la cual se plantea su presencia, no existiendo en el caso un cambio rotundo de las reglas como sostiene el Concesionario, sino una clara manifestación de la protección de la confianza legítima del sistema.

En tal sentido, el Servicio Jurídico manifiesta que no se configura en la especie un comportamiento vinculante o conducta anterior jurídicamente relevante y eficaz ni una conducta posterior contradictoria que frustre las expectativas generadas por la anterior, toda vez que el Organismo Regulador destacó, con fundamento en su área técnica, que el proyecto no reunía las condiciones de eficiencia y/o certeza requeridas y ello podría conllevar a la generación de atrasos o complicaciones que se convertirían en un obstáculo al pretendido desarrollo aerocomercial.

Expresa la GAJ que es por ello que se encuentra aún bajo estudio por parte del ORSNA a fin de evaluar la capacidad de operación y diseño, verificando que los volúmenes sean compatibles con los requeridos para el mediano y largo plazo, lo que no constituye una conducta incompatible con otra anteriormente asumida.

Con relación al plazo que se desprende de la documentación presentada por AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. y su incidencia, el Servicio Jurídico aclara que las cesiones de espacio para la explotación de actividades no aeronáuticas dentro del predio aeroportuario no pueden exceder el plazo de concesión (Numeral 4.06 de la Resolución ORSNA N° 59/14, lo dispuesto por el Numeral 24.5 del Contrato de Concesión, aprobado por Decreto N° 163/98 y Numeral 18 del Decreto N° 1.799/07).

Al respecto, la GAJ señala que el Numeral 4.06 establece que: *"El plazo que se establezca en las condiciones particulares no podrá superar la vigencia del contrato de concesión, en los términos que lo establece el Acta Acuerdo de Adecuación del Contrato de Concesión, aprobada por Decreto N° 1799/07"*, mientras que el Numeral 24 del Contrato de Concesión (Decreto N° 163/98), bajo el título FIN DE LA CONCESIÓN, detalla las consecuencias que genera dicha finalización respecto de los bienes, las deudas del concesionario, los servicios comprendidos en la concesión y los contratos en curso que celebre el Concesionario.

El Servicio Jurídico sostiene que el Numeral 24.5 prevé como principio general, que ningún contrato en curso que suscriba el Concesionario será trasladado al Concedente dejando en claro en el último párrafo de dicho artículo lo previsto en el Numeral 23.2 del contrato de concesión en orden a que obligue a quienes presten

servicios o lo provean de bienes a continuar esos contratos por un plazo no inferior a CIENTO OCHENTA (180) días a partir de la restitución de la concesión, con la facultad de rescisión por parte del Estado Concedente.

Expresa la GAJ que los derechos y obligaciones de las diferentes partes de un negocio jurídico, sea público o privado, deben ser cumplidos en un espacio y en un tiempo determinados, debiéndose en el caso de la concesión aeroportuaria, cumplirse el plazo de vigencia definido en el Numeral 5 del Contrato de Concesión (Decreto N° 163/98) y lo que en consecuencia dispuso el ORSNA cuando aprobó los modelos tipos de contratos que puede suscribir con prestadores (Resolución ORSNA N° 59/14).

El Servicio Jurídico aclara que el concesionario como principio general no podría suscribir un contrato más allá del plazo estipulado por el Estado Concedente, por cuanto es el Estado Concedente quién estableció, unilateralmente, que ningún contrato en ejecución podrá ser trasladado al tiempo de la finalización del contrato de Concesión (numeral 24.5).

Por ende, la GAJ entiende que la instalación de una Planta de Almacenamiento de Combustible en el Aeropuerto Internacional "MINISTERIO PISTARINI" de EZEIZA, por un plazo mayor al de vigencia de la concesión requiere de la instrumentación de una Decisión Administrativa toda vez que es la JEFATURA DE GABINETE DE MINISTROS quién representó al Estado concedente (Numeral 1.1).

El Servicio Jurídico manifiesta que ello tampoco importa vulnerar la confianza legítima ni conduce a sostener una decisión contraria a una anterior jurídicamente relevante, dado que es el mismo ordenamiento jurídico que no puede aceptar que un sujeto pretenda ejercer un derecho en abierta contradicción con la norma aplicable.

Asimismo, la GAJ sostiene que resulta necesario evaluar la viabilidad del procedimiento y la determinación de una tarifa que pueda lograr ser competitiva a nivel regional, por cuanto podría verse amenazada en atención al plazo que resta para la finalización de la concesión del operador aeroportuario, razón por la cual no puede dejarse de lado la normativa específica relacionada con el plazo de los contratos y por lo tanto tampoco en este punto hubo por parte del ORSNA una violación a la confianza legítima ni vulneración de la seguridad jurídica que amerite la revocación de la decisión plasmada en el sentido de seguir evaluando el proyecto en cuestión, en el marco de su competencia técnica específica y conforme con el ordenamiento jurídico aplicable.

Entiende el Servicio Jurídico que el análisis de la existencia de los elementos que conforman el acto administrativo, la configuración en el caso de todos ellos conforme a derecho y la razonabilidad de la medida adoptada en el ejercicio de las facultades del ORSNA, descartan que se halla configurado algún elemento que vicie la decisión del ORSNA y justifique su nulidad, razón por la cual corresponde desestimar la presentación del Concesionario en ese sentido.

Con relación a la presentación efectuada por la empresa SKYTANKING HOLDING GMBH, el Servicio Jurídico explica que la situación planteada se circunscribe a la relación que existe entre el Concesionario y el ORSNA en su carácter de Ente que regula, fiscaliza y controla la concesión aeroportuaria que fue adjudicada a AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A., de la que sin dudas es ajena la empresa SKYTANKING HOLDING GMBH, pues requiere de la contemplación de regulaciones que dicta el ORSNA sobre la infraestructura aeroportuaria las que deberá cumplir el Concesionario.

Al respecto, la GAJ manifiesta que a la fecha no existe aún una determinación por parte del ORSNA que autorice tal proceso y ello no le genera a la empresa una lesión a un derecho subjetivo ni cabe reconocerle un interés legítimo en estas actuaciones siendo sus planteos inquietudes sobre la marcha del procedimiento, los que

resultan no vinculantes con los criterios de gestión a cargo del ORSNA como Órgano que regula y controla a la concesión. Sin dejar de advertir que tampoco quien invoca personería ha acompañado los instrumentos legales que acrediten la representación legal de la empresa.

Consecuentemente, el Servicio Jurídico que corresponde desestimar los planteos que introduce SKYTANKING HOLDING GMBH en su Nota del 6 de febrero de 2017 ya que los mismos no acreditan un interés tutelado jurídicamente que resulte afectado en forma actual o que pueda ser afectado de modo inminente por la Nota ORSNA N° 275/16, ratificada por el Acta de Directorio N° 9 de fecha 23 de diciembre de 2016.

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

1. Rechazar el recurso de reconsideración presentado por AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. contra la NOTA ORSNA N° 275/16.
2. Desestimar el planteo formulado por la firma SKYTANKING HOLDING GMBH de fecha 6 de febrero de 2017.
3. Autorizar al Sr. Presidente, al Vicepresidente o al Primer Vocal de Directorio a suscribir el acto administrativo pertinente y la comunicación pertinente.

Punto 11 – La Sra. Secretaria General somete a consideración el Expediente N° 927/16 por el que tramita la Programación Financiera del Período 2017-2019 de los diversos patrimonios que integran el FIDEICOMISO DE FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS.

Cabe señalar que las distintas Gerencias, Departamentos y Unidades del ORSNA informaron los proyectos que debían ser incluidos en la programación mencionada, como también el proyecto de programación final que abarca la totalidad de los proyectos acompañados.

Al tomar intervención el Servicio Jurídico expresa que el FIDEICOMISO DE FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS se encuentra compuesto por CUATRO (4) patrimonios creados por el Decreto N° 1.799/07, como también el Patrimonio de Afectación Específica para Obras del Banco de Proyectos 2012, creado por Resolución ORSNA N° 118/12 y modificatorias, y finalmente por el Patrimonio de Afectación Específica para el Refuerzo de Inversiones Sustanciales el Grupo "A" de aeropuertos, creado por Resolución ORSNA N° 45/14.

La GERENCIA DE ASUNTOS JURÍDICOS manifiesta que dichos patrimonios de afectación creados posteriormente por resoluciones del Organismo Regulador, encuentran sustento legal en lo dispuesto en el Subanexo III-A, punto E) del ACTA ACUERDO DE ADECUACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN aprobada por el Decreto N° 1.799/07, que establece al crear el "Patrimonio de Afectación para Obras Aeroportuarias en virtud de Eventuales Cargos y/o Aumentos Tarifarios con Destinos Específicos", la posibilidad de creación de futuras cuentas fiduciarias para cada cargo y/o aumentos con un fin específico.

Expresa el Servicio Jurídico que el Contrato de Fideicomiso de Fortalecimiento del Sistema Nacional de Aeropuertos suscripto entre AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. y el BANCO DE LA NACIÓN ARGENTINA, en presencia de la entonces SECRETARÍA DE TRANSPORTE y del ORSNA, prevé dentro de los deberes de las partes integrantes del mismo que toda inversión que se realice con fondos del fideicomiso debe ser informado con anterioridad a su pago al BANCO DE LA NACIÓN ARGENTINA, en su rol de fiduciario por la entonces SECRETARÍA DE TRANSPORTE para que aquel disponga de dicha suma antes de efectuar los desembolsos correspondientes.

El Servicio Jurídico desataca que el Artículo 23 del mencionado contrato dispone que la *“la SECRETARÍA DE TRANSPORTE previo informe del ORSNA deberá remitir al Fiduciario, al inicio de cada ejercicio anual y por cada una de las Cuentas Fiduciarias de Afectación un informe sobre los proyectos autorizados a ser financiados los bienes fideicomitidos...”*, agregando posteriormente la citada norma que *“en caso que la SECRETARIA DE TRANSPORTE, previo informe del ORSNA, autorice la inclusión de nuevas obras de infraestructura y/o mejoramientos de servicios aeroportuarios, así como en general cualquier gasto que vaya a ser sufragado con Bienes Fideicomitidos durante el ejercicio anual , deberá remitir a la brevedad una nueva programación financiera al Fiduciario que contemple las nuevas obras a ser financiadas con Bienes Fideicomitidos”*.

Concluye el Servicio Jurídico señalando que no tiene objeciones que formular al proyecto de nota propiciado.

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

1. Aprobar la Programación Física-Financiera para el período 2017-2019, la que como Anexo IV se incorpora a la presente Acta.
2. Autorizar al Sr. Presidente, Vicepresidente o Primer Vocal de Directorio a suscribir la comunicación pertinente.

Puntos 12, 13 y 14.- Con relación a los Expediente Nros. 40/16, 546/16 y 505/16 los Sres. Directores proponen diferir su tratamiento para un mejor análisis.

Asisten a la reunión los representantes de la junta interna de ATE del ORSNA y el Sr. Tomás Tauszig, asesor de Directorio.

A las 12:30 horas y no siendo para más, se da por finalizada la reunión.

