



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2020 - Año del General Manuel Belgrano

ACTA DE DIRECTORIO

Número:

Referencia: Acta de Reunión Abierta de Directorio N° 4/20

ACTA N° 4/2020 DE REUNIÓN ABIERTA DE DIRECTORIO DEL ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA)

En el marco de la declaración de emergencia pública en materia sanitaria declarada por el artículo 1° inc. f de la Ley N° 27.541, observando el Decreto de Necesidad y Urgencia N° 260/2020 y sus modificatorias, y resultando procedente la aplicación de los mismos respecto de las medidas a adoptar con relación al coronavirus COVID-19, se informa que a efectos de dar cumplimiento al Dec. N° 1172/2003, este Organismo Regulador realiza esta Reunión Abierta de Directorio por medio de video conferencia utilizando la plataforma ZOOM.

Se deja constancia que la Reunión Abierta de Directorio del ORSNA, del 1° de Septiembre de 2020, ha necesitado ser diferida para el día 2 de Septiembre del corriente, en razón de que los integrantes de este Cuerpo Colegiado han debido participar, junto al Sr. Ministro de TRANSPORTE DE LA NACIÓN, Sr. Mario MEONI, de la convocatoria organizada por el MTR y la OFICINA ANTICORRUPCIÓN (OA), dependiente del MINISTERIO DE JUSTICIA Y DERECHOS HUMANOS DE LA NACIÓN, a efectos de compartir en forma remota la Capacitación "INTRODUCCIÓN AL MARCO NORMATIVO EN ÉTICA E INTEGRIDAD PÚBLICA PARA ALTA DIRECCIÓN, la cual ha estado a cargo del Dr. Leopoldo GIUPPONI, Coordinador del Área de Conflictos de Intereses de la OA, contando con la asistencia del DR. Félix CROUS, titular de dicho organismo público.

El día de 2 de septiembre de 2020, siendo las 12:00 hs, se reúne en Reunión Abierta de Directorio del ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA), en los términos del Anexo VIII del Decreto N° 1.172/03, en su Sede de Av. Costanera Rafael Obligado S/N, Edificio IV, Piso 2°, de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, con la presencia del Sr. Presidente del Directorio, Dr. Carlos Pedro Mario Aníbal LUGONES AIGNASSE, del Sr. Vicepresidente, Dr. Fernando José MURIEL y de la Sra. Primera Vocal del Directorio, Dra. Pilar BECERRA. Asiste a la Reunión el Sr. Secretario General, Dr. Antonio MANCUSO. Contándose con el quórum correspondiente, se da comienzo a la Reunión con el propósito de tratar el siguiente:

ORDEN DEL DÍA:

1. EX-2020-44892666-APN-USG#ORSNA: Ratificación de la RESFC-2020-56-APN-ORSNA#MTR - Contrato de Locación de Obras y Servicios por medio del Sistema LOyS, en el marco del Decreto N° 1109/2017.

2. EX-2020-57122256-APN-USG#ORSNA: Análisis de la Disponibilidad e Incorporación de Terrenos para la Instalación del Sistema de Luces de Aproximación (ALS) en el AEROPUERTO INTERNACIONAL “JORGE NEWBERY” de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES.
3. EX -2020-53059940-APN-USG#ORSNA: Ratificación de la RESFC-2020-57-APN-ORSNA#MTR – Autorización conforme Numeral 30 – Parte Cuarta del ACTA ACUERDO DE ADECUACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN, ratificada por Decreto N° 1799/04.
4. EX -2020-41427303-APN-USG#ORSNA: Modificación de la Composición de la COMISIÓN RECEPTORA DE BIENES Y SERVICIOS del ORSNA aprobada por RESOL-2019-90-APN-ORSNA#MTR y Designación de sus Miembros para el Año 2020.
5. EX-2020-43477018-APN-USG#ORSNA: Ratificación de la Denegatoria efectuada respecto de la Solicitud de Acceso a la Información Pública (NO-2020-49305746-APN-ORSNA#MTR e IF-2020-49836366-APN-USG#ORSNA), en cumplimiento del Artículo 13° de la Ley N° 27275 y su Decreto Reglamentario y la Resolución ORSNA N° 122/18.

Punto 1 - El Sr. Secretario General somete a consideración el EX-2020-44892666-APN-USG#ORSNA que se generó por el módulo Locación de Obras y Servicios (LOyS), para la contratación de la Dra. Micaela Mariana ARCIONI (DNI N° 34.536.206), en el marco de lo dispuesto por el Decreto N° 1109/17.

Asimismo, cabe considerar que la GERENCIA DE RECURSOS HUMANOS (GRRHH) (ME-2020-45166301-APN-GRRHH#ORSNA) solicitó la apertura del EX-2020-45175326-APN-USG#ORSNA a los fines de: *“generar un nuevo expediente por fuera del Módulo de Obras y Servicios (LOYS) que contenga toda la documentación (entre ellas dictamen y resolución) y una vez que se encuentra firmado el acto administrativo, el mismo será cargado en LOYS (EX-2020-44892666-APN-USG#ORSNA).”*

La mencionada Gerencia (IF-2020-45490225-APN-GRRHH#ORSNA) elaboró un informe en el cual indicó la modalidad de la contratación en cuestión, en el marco de lo dispuesto por el Decreto N° 1109/17, los objetivos generales y específicos de su trabajo, los resultados que su trabajo debe alcanzar, la duración y la retribución de la contratación

Además, mediante el Informe Gráfico (IF-2020-45490934-APN-GRRHH#ORSNA) se vinculó el Modelo de Contrato de Locación de Servicios aprobado la Resolución N° 729/17 del ya inexistente Ministerio de Modernización, a ser suscripto por el Sr. Presidente del Organismo, agregando el proyecto de resolución propiciado.

La GERENCIA DE RECURSOS HUMANOS (PV-2020-45491739-APN-GRRHH#ORSNA) aclaró que la contratación se encuadra en lo dispuesto por el Decreto N° 1109/17, y no en el marco de lo establecido por la Resolución ORSNA N° 34/2006.

La GERENCIA DE ADMINISTRACIÓN Y PRESUPUESTO (GAYP) (PV-2020-45918968-APN-GAYP#ORSNA) informó la existencia de crédito presupuestario para llevar a cabo la contratación.

Al tomar intervención el Servicio Jurídico (IF-2020-48470355-APN-GAJ#ORSNA) señaló que, por Decreto N° 1109/17 se facultó al JEFE DE GABINETE DE MINISTROS, a los MINISTROS, a los SECRETARIOS de la PRESIDENCIA DE LA NACIÓN, al JEFE DE LA CASA MILITAR y a los titulares de entidades descentralizadas y Fondos Fiduciarios nacionales, a contratar personas humanas, para la prestación de servicios profesionales autónomos que sean necesarios para el desarrollo de tareas, estudios, proyectos o programas

especiales, disponiendo en el último párrafo del Artículo 1° que estas contrataciones deberán tener por objeto la prestación de servicios especializados, técnicos o profesionales, debiendo la jurisdicción solicitante observar en todos los casos, lo establecido respecto de incompatibilidades y prohibiciones, en el tercer párrafo del Artículo 81° de la Ley N° 11.672 Complementaria Permanente de Presupuesto (t.o. 2014) y en el Artículo 1° del Decreto N° 8566/61.

La GERENCIA DE ASUNTOS JURÍDICOS (GAJ) expresó que en su Artículo 2° el Decreto N° 1109/17, determina específicamente que: *“La relación contractual que vincule a las partes se regirá por las disposiciones de este régimen, por las normas que se dicten en su consecuencia y por los contratos que a tal efecto se celebren, de acuerdo con el Modelo de Contrato que establezca la Autoridad de Aplicación pudiendo en cada caso incorporarse cláusulas especiales adecuadas a la contratación que se propusiera”*.

Refirió el Servicio Jurídico que la GRRHH propició la contratación de la profesional Micaela Mariana ARCIONI, la que será regida por lo establecido en el Decreto N° 1109/17 y su normativa reglamentaria, detallando en el Informe Técnico (IF-2020-45490225-APN-GRRHH#ORSNA) la modalidad por la cual sería contratada la profesional, los objetivos generales y específicos de su trabajo, los resultados que su trabajo debe alcanzar, la duración y la retribución de la contratación.

Recordó la GAJ que el área técnica informó que: *“será contratada bajo la modalidad de locación de servicio (CONSULTOR I), y como tal no se configurará entre ella y el ORSNA una relación laboral de dependencia y por ende no deberá cumplir con los requerimientos que se les exigen a los agentes que si tiene esta relación configurada, tales como cumplimiento horario, presentimos, etc.”*.

El Servicio Jurídico mencionó que el Artículo 6° del Decreto N° 1109/17 dispuso que: *“La retribución máxima corresponderá a situaciones de dedicación completa, es decir a jornadas de prestación de servicios de OCHO (8) horas. En el supuesto que la dedicación horaria sea parcial, no podrá ser menor a CUATRO (4) horas”*.

También, agregó la GAJ que por medio de la Resolución N° 729/17 del ya inexistente Ministerio de Modernización se aprobó el Modelo de Contrato para el régimen previsto por el Decreto N° 1109/17, estableciendo que el mismo preverá la inclusión: *“El plazo y el cronograma del programa de trabajo a cumplimentar por el contratado deberá incluir la dedicación horaria de la prestación de servicios acordada.”*

Por otra parte, el Servicio Jurídico manifestó que la autoridad competente para dictar el acto administrativo propiciado es el DIRECTORIO del ORSNA, en virtud de lo establecido en el artículo 3° de la Ley Nacional de Procedimientos Administrativos N° 19.549, el artículo 23 del Decreto N° 375 del 24 de abril de 1997, modificado por el Decreto N° 642 del 19 de marzo de 2003 y el artículo 1° del Decreto N° 1109 del 28 de diciembre de 2017.

Concluyó la GAJ señalando que de cumplirse con las observaciones realizadas, no existirían reparos de índole jurídica al dictado del acto administrativo.

La GERENCIA DE RECURSOS HUMANOS (GRRHH) tomó nueva intervención (PV-2020-49580460-APN-GRRHH#ORSNA) y reeptando las observaciones de la GAJ elaboró un nuevo proyecto de Resolución (IF-2020-49579934-APN-GRRHH#ORSNA) el cual, con fecha 31 de julio de 2020, fue suscripto por el Presidente y el Vicepresidente del ORSNA dictando la RESFC-2020-56-APN-ORSNA#MTR, correspondiendo, entonces, su ratificación por parte de este Directorio.

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

1. Ratificar la RESFC-2020-56-APN-ORSNA#MTR del 31 de julio de 2020 suscripta por el Sr. Presidente y el Sr. Vicepresidente del Directorio del ORSNA.

Punto 2 – El Sr. Secretario General somete a consideración el EX-2019-57122256-APN-USG#ORSNA por el que tramita el proyecto para la instalación y/o ampliación del sistemas de APPROACH LIGHTING SYSTEM (ALS) en el AEROPUERTO INTERNACIONAL “JORGE NEWBERY” de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES.

Cabe recordar que la ex GERENCIA DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA (GIA) (ME-2017-24190797-APN-GIA#ORSNA) informó a la entonces GERENCIA DE OPERACIONES Y SEGURIDAD AEROPORTUARIA (GOYSA), que por instrucciones del MINISTERIO DE TRANSPORTE se mantuvieron varias reuniones de trabajo entre el Directorio del ORSNA, sus asesores, la EMPRESA ARGENTINA DE NAVEGACIÓN AÉREA (EANA) y LA ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC) relacionadas con el proyecto para la instalación y/o ampliación de sistemas de APPROACH LIGHTING SYSTEM (ALS) en diversas terminales aéreas del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA).

Destacó el área técnica que en algunos casos, entre ellos, el caso particular del AEROPARQUE METROPOLITANO, la extensión que se pretende dar a dichos sistemas excede los límites de la Terminal Aérea, tornándose necesario disponer de espacios suplementarios para la instalación de los elementos y para permitir el acceso y tránsito para su mantenimiento, razón por la cual se solicitó la intervención de la ex GOYSA a fin de que tengan a bien arbitrar las gestiones y trámites que conduzcan a la puesta a disposición del ORSNA de los espacios necesarios para la instalación de los ALS con los márgenes y dimensiones que esa gerencia estime técnicamente correctos.

Posteriormente, la ex GOYSA (ME-2017-27626931-APN-GOYSA#ORSNA) señaló que: “...respecto al AEROPARQUE “Jorge Newbery” de la CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES, el correspondiente PLAN MAESTRO, elaborado en el marco del Convenio 22/04 y aprobado por Resolución ORSNA N° 20/10, prevé en Cabecera Norte la instalación de sistema de luces de aproximación (ALS) 900m. en la prolongación del eje de pista desde el umbral de Cabecera 13, todo lo cual propiciará una mejor capacidad operativa del Aeroparque”, acompañando el IF-2017-27384943-APN-GOYSA#ORSNA que contiene el Plano de Mensura que fuera oportunamente remitido por la empresa concesionaria AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. y el Plan Maestro de AEROPARQUE METROPOLITANO en el que se indican, a modo orientativo, las dimensiones del sector necesario para la instalación del sistema de luces. Asimismo, la Gerencia técnica destacó que el área solicitada surge del inciso G “Sistema de Luces de Aproximación – ALS”, del Ítem 2) “Superficies Limitadoras de Obstáculos”, del Capítulo 6 “Plano de Zona de Protección de Ayudas a la Navegación Aérea” que consta en el Apéndice 3 “Control de Obstáculos” de la RAAC 153 OPERACIÓN DE AERÓDROMOS.

La entonces GIA (ME-2018-02540928-APN-GIA#ORSNA) informó a la ex GOYSA el estado de gestión de cada proyecto para la instalación y/o ampliación de los sistemas de APPROACH LIGHTING SYSTEMA (ALS) en diversos aeropuertos del SNA, entre ellos el AEROPUERTO INTERNACIONAL “JORGE NEWBERY” de la CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES (AEP), y las fechas en que se estima la presentación de la documentación técnica, conforme fases previstas en la Resolución ORSNA N° 36/08, indicando que el AEP se encontraría en Fase I, el 6/2/18, solicitando a esa Gerencia que articule las gestiones procurando la obtención de los terrenos con la anticipación necesaria, por cuanto la realización de las obras en toda su extensión está supeditada y condicionada a la disponibilidad de esos espacios.

La GOYSA efectuó un requerimiento al GOBIERNO DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES (GCABA), por la NO-2018-15205150-APN-GOYSA#ORSNA, por intermedio de la DIRECCIÓN GENERAL DE REGISTRO DE OBRAS Y CATASTRO, a fin de que informe la situación dominial de los espacios adyacentes para la instalación del Sistema de Luces de Aproximación (ALS) de NOVECIENTOS (900) metros, que se ubicaría en la prolongación del eje de Pista 13-31, desde el umbral de Cabecera 13, requerimiento reiterado mediante la NO-2018-43084882-GOYSA#ORSNA.

La misma fue contestada por la SUBSECRETARÍA REGISTROS, INTERPRETACIÓN Y CATASTRO (IF-2018-31479912-SSREGIC) donde se remite la solicitud a la ESCRIBANÍA GENERAL DEL GOBIERNO DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES a fin de que informe sobre la situación dominial de los inmuebles requeridos.

Posteriormente, la SUBSECRETARÍA REGISTROS, INTERPRETACIÓN Y CATASTRO del GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES (GCABA) (NO-2019-18807626-GCABA-SSREGIC) remitió el Informe de la Gerencia Operativa de Escribanía General que informa sobre la situación dominial de los terrenos requeridos, de la siguiente manera: *“Sección 25 Manzana 130. Pertenece al dominio público de la Ciudad. Corresponde al espacio verde público denominado Plaza Comodoro Pedro Zanni (Ordenanza N° 36.393 del 16/1/81 BM 16.451 del 27/1/81).- Sección 25 Manzana 131 Parcela 1. Pertenece al patrimonio de la Ciudad, y su dominio se encuentra inscripto en el Registro de la Propiedad Inmueble en la matrícula FRE 16-48952.- Sección 25 Manzana 131 Parcela 2. Conforme surge de la consulta efectuada on line a través del Servicio Consulta Índice de Titulares del Registro de la Propiedad Inmueble, su dominio se encuentra inscripto en la matrícula FRE 16-48887 a nombre de “Sindicato Empleados de Comercio de Capital Federal”.*

La ex GIA (ME-2018-14683494-APN-GIA#ORSNA) volvió a informar a la entonces GOYSA el estado de gestión de cada proyecto para la instalación y/o ampliación de los sistemas de APPROACH LIGHTING SYSTEM (ALS) en diversos aeropuertos del SNA, entre ellos el AEROPARQUE METROPOLITANO, indicando que el AEP se encontraba en Fase I en análisis, solicitando tramitar con la mayor celeridad posible las gestiones de expropiación (o bien, la figura jurídica que corresponda) de manera de tener disponibles esos terrenos al momento de autorizarse la ejecución de las instalaciones de ALS.

La ex GOYSA (NO-2018-17427727-APN-GOYSA#ORSNA) dio intervención a la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC) para su conocimiento y consideración, quien mediante NO-2018-21832844-APN-DGIYSA#ANAC, acompañó el Informe Técnico N° 504/18 de la Dirección de Aeródromos (IF-2018-21083893-APN-DGIYSA#ANAC), donde dicha Dirección concluyó que: *“El proyecto resulta suficiente para el análisis de competencia de esta Dirección, por lo que se aprueba sin objeciones, considerando las observaciones indicadas en puntos 1 a 3”.*

Asimismo, la única observación aplicable al AEROPARQUE sería la consignada en el punto 1 que establece que: *“...Se deberán incluir al Plan Maestro de cada Aeródromo las superficies a expropiarse y luego remitirse a esta Administración”.*

La ex GIA informó a la entonces ex GOYSA que por NO-2018-29741105-APN-GIA#ORSNA del 21 de junio de 2018, se emitió opinión favorable (esto es, aprobación Fase 1 – Res. 36/08) al anteproyecto correspondiente al Nuevo Sistema de Balizamiento del AEROPUERTO INTERNACIONAL “JORGE NEWBERY” DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, que incluye el ALS 900m en cabecera 13 (Norte), destacando que dicha obra tendrá inicio y ejecución durante el periodo 2019 – 2020.

Posteriormente, la ex GOYSA (ME-2018-30668120-APN-GOYSA#ORSNA) amplió la información respecto de la obra de instalación y mantenimiento posterior del sistema de ALS en el AEROPARQUE METROPOLITANO, señalando que las dimensiones de las áreas a solicitar fuera del predio aeroportuario surgen de los planos adjuntos al expediente (IF-2018-29835108-APN-GOYSA#ORSNA) y que las mismas fueron establecidas conforme Inciso G) Sistema de Luces de Aproximación – ALS del Ítem 2) “Superficies Limitadoras de Obstáculos” del Capítulo 6 “Plano de Zona de Protección de Ayudas a la Navegación Aérea” que consta en el Apéndice 3 “Control de Obstáculos” de la RAAC 153 OPERACIÓN DE AERODROMOS, los que se detallan en el Memorandum referido.

La ex GIA y la ex GOYSA elaboraron un Informe Conjunto sobre el “Nuevo Sistema de Balizamiento” del AEROPARQUE METROPOLITANO donde, luego de hacer un análisis del proyecto a realizar, solicitaron a la GAJ realizar las gestiones pertinentes y eficaces a efectos de contar, mediante los instrumentos que resulten más apropiados y procedentes, con la disponibilidad para el uso de los terrenos mencionados, con miras a alcanzar su utilización completa y para su despeje de toda edificación preexistente.

Posteriormente, intervino la EMPRESA ARGENTINA DE NAVEGACIÓN AÉREA (EANA) elaborando el Informe de “Beneficios Operacionales ALS”, (Nota EANA N° 251, de fecha 11 de abril de 2019, por la que se acompaña el Informe Técnico N° 30/2019, de fecha 10/04/2019), emitido por el Departamento de Planeamiento de la Gerencia de Planificación de la mencionada, donde se informa que: *“La pista 13 de Aeroparque posee in ILS categoría I el cual tiene actualmente mínimos meteorológicos de 800 metros. El nuevo ALS de 900 metros de longitud permitirá que se opere en categoría II ILS con un mínimo de 450 metros. Esto representa que Aeroparque podrá estar operacional el 99,82% de las horas anuales respecto al 99,72% actual”*.

Luego, la GERENCIA DE PLANIFICACIÓN AEROPORTUARIA (GPA), mediante la PV-2019-57149495-APN-ORSNA#MTR, en atención a lo informado por el GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES (GCABA), giró las actuaciones a la AGENCIA DE ADMINISTRACIÓN DE BIENES DEL ESTADO (AABE), para su intervención, dentro del ámbito de su competencia, conforme lo establecido por el Decreto N° 1382/12, toda vez que conforme lo referido anteriormente, los terrenos necesarios para avanzar con el proyecto de instalación y mantenimiento del sistema ALS en el AEROPUERTO INTERNACIONAL “JORGE NEWBERY” de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, pertenecen a un particular y al GOBIERNO DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES (GCABA).

La AABE (IF-2019-95480652-APN-DNGAF#AABE) informó que: *“...se han realizado los estudios correspondientes, previa consulta a la base del Registro Nacional de Bienes Inmuebles del Estado, determinándose que los inmuebles solicitados no se encuentran disponibles, debido a que los mismos se tratan de terrenos que no pertenecen al ESTADO NACIONAL ARGENTINO. Por tales motivos, lamentablemente no es posible continuar con la tramitación solicitada”*.

La GPA (PV-2020-27527834-APN-GPA#ORSNA) señaló que ha tomado intervención la AABE mediante el IF-2019-92310285-APN-DNSRYI#AABE, en el cual informa que los terrenos alcanzados por la proyectada extensión del ALS del Aeroparque hacia el norte son de dominio privado (Sindicato de Comercio) -a excepción de aquellos correspondientes a las vialidades existentes de propiedad del ESTADO NACIONAL-.

A su vez, el área técnica indicó que también han tomado intervención tanto la EMPRESA ARGENTINA DE NAVEGACION AEREA (Nota EANA 251/19) como la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (NO-2018-21832844-APN-DGIYSA#ANAC), quienes corroboran la conveniencia de instalar un Sistema de Luces de Aproximación completo (ALS 900m) en la cabecera norte del Aeroparque.

La GPA entendió que es de toda necesidad gestionar la disponibilidad de los terrenos adyacentes a la Cabecera 13 del AEROPARQUE METROPOLITANO para la instalación del Sistema de Luces de Aproximación y habiéndose incorporado oportunamente el informe técnico correspondiente, remite las presentes actuaciones a fin de que el Servicio Jurídico arbitre las acciones conducentes a tales efectos.

Al tomar intervención el Servicio Jurídico (IF-2020-38088102-APN-GAJ#ORSNA) expresó que la ANAC, mediante la NO-2018-21832844-APN-DGIYSA#ANAC, del 9 de mayo de 2018, acompañó el Informe Técnico N° 504/18 de la DIRECCIÓN DE AERÓDROMOS (IF-2018-21083893-APN-DGIYSA#ANAC), donde concluye que: *“El proyecto resulta suficiente para el análisis de competencia de esta Dirección, por lo que se aprueba sin objeciones, considerando las observaciones indicadas en puntos 1 a 3”*, agregando en el punto 1 de las referidas observaciones que respecto al proyecto a realizar en el Aeroparque: *“...Se deberán incluir al Plan Maestro de cada Aeródromo las superficies a expropiarse y luego remitirse a esta Administración”*.

En segundo lugar, el Servicio Jurídico refirió que en el IF-2019-92310285-APN-DNSRYI#AABE obra un Informe Gráfico que contiene un total de DOS (2) páginas respecto de la situación de revista y análisis catastral/dominial de las parcelas que se identifican con los códigos CIE 0200001923 y CIE 0200009827, no haciendo mención a las vías de tránsito público (Av. Intendente Cantilo), limitándose dicho documento al área donde se encuentra ubicado el AEROPARQUE METROPOLITANO, propiedad del ESTADO NACIONAL, (Dominio protocolizado en Escritura N° 404 de fecha 22/08/1994, N° de inscripción CGN 52459) y a la parcela requerida para la instalación del sistema ALS que identifican como *“NOMENCLATURA CATASTRAL: CIRCUNSCRIPCIÓN 16 SECCIÓN 25 MANZANA 131 PARCELA 2, vendida al Sindicato de Empleados de Comercio de la Capital Federal - Inscripción de Dominio a nombre de este último, en Matrícula FR16-48887”*.

Por último, la GAJ informó que pudo constatar que, en relación al terreno donde se encuentra ubicado el AEROPUERTO INTERNACIONAL “JORGE NEWBERY” de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, existe un proceso judicial en trámite ante el Juzgado en lo Contencioso Administrativo Federal N° 1, caratulado *“CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES C/E.N.-ESTADO MAYOR GENERAL DE LA FUERZA AÉREA- S/PROCESO DE CONOCIMIENTO”* Expediente Nro. 28559/1996, en el cual con fecha 2 de marzo de 2015 se ha dictado sentencia de primera instancia, donde se hace lugar a la demanda interpuesta por la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES contra el ESTADO NACIONAL –ESTADO MAYOR GENERAL DE LA FUERZA AÉREA– y, en consecuencia, se declara la nulidad de la Escritura N° 404, pasada al folio 1482 del Protocolo de la ESCRIBANÍA GENERAL DE GOBIERNO DE LA NACIÓN, el día 22 de agosto de 1994 y de su inscripción de dominio, de primer título, del 30 de setiembre de 1994, en la Matrícula FR 17-15829, en razón de que los terrenos sobre los que se asienta el AEROPARQUE METROPOLITANO correspondían al dominio público de la entonces CIUDAD DE BUENOS AIRES, hoy CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES.

El Servicio Jurídico mencionó que la sentencia de primera instancia señalada fue apelada por el ESTADO NACIONAL y, a la fecha del Dictamen, se encuentra pendiente de resolución por la Cámara de Apelaciones en lo Contencioso Administrativo Federal, Sala II.

La GAJ manifestó que los terrenos adyacentes necesarios para ejecutar la obra señalada tienen como titulares dominiales a una persona de derecho público -GOBIERNO DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES-, y a una persona jurídica privada0- SINDICATO DE EMPLEADOS DE COMERCIO DE CAPITAL FEDERAL-.

Por otro lado, agregó el Servicio Jurídico que a la fecha del dictamen, el titular dominial de los terrenos donde se

encuentra ubicado el AEP resulta ser el ESTADO NACIONAL representado por el ESTADO GENERAL MAYOR DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA.

La GERENCIA DE ASUNTOS JURÍDICOS (GAJ) señaló que resulta necesario que se constituya un derecho real en cabeza del ESTADO NACIONAL (ESTADO GENERAL MAYOR DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA) que le proporcione el poder jurídico suficiente, sobre los terrenos señalados, a fin de que se puedan realizar las obras necesarias en los mismos para la instalación del ALS y posterior mantenimiento.

Explicó la GAJ que el orden jurídico no cuenta con un instituto que le procure al ESTADO NACIONAL la disponibilidad inicial para el uso de los terrenos mencionados con miras a alcanzar su disponibilidad completa y para su despeje de toda edificación preexistente conforme fuera solicitado en el informe conjunto de la ex GIA y la ex GOYSA señalado.

A criterio del Servicio Jurídico, teniendo en consideración lo establecido en el Artículo 1887 del CÓDIGO CIVIL Y COMERCIAL DE LA NACIÓN, que enumera los derechos reales, las alternativas se presentan bajo la figura de dos institutos jurídicos como son el Derecho Real de Dominio (mediante expropiación) y el Derecho Real de Servidumbre.

La GAJ expresó que el derecho real de dominio otorga todas las facultades de usar, gozar y disponer material y jurídicamente de una cosa, dentro de los límites previstos por la ley, conforme lo establecido por el Artículo 1941 del CÓDIGO CIVIL Y COMERCIAL DE LA NACIÓN, agregando que el derecho real de dominio le aporta al titular la facultad de exclusión que se traduce en el poder jurídico que tiene éste último de excluir a extraños del uso, goce o disposición de la cosa, remover por propia autoridad los objetos puestos en ella, y cerrar sus inmuebles con muros, cercos o fosos, sujetándose a las normas locales.

Por otro lado, la GERENCIA DE ASUNTOS JURÍDICOS mencionó que el derecho real de servidumbre es el derecho real que se establece entre dos inmuebles y que concede al titular del inmueble dominante determinada utilidad sobre el inmueble sirviente ajeno (Artículo 2162 del CÓDIGO DE FONDO), pudiendo tener por objeto la totalidad o una parte material del inmueble ajeno.

Explicó la GAJ que, en este caso en particular, el inmueble donde se asienta en la actualidad el AEROPUERTO INTERNACIONAL “JORGE NEWBERY” de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES sería el bien inmueble dominante y los terrenos requeridos, si se constituye la servidumbre, serían los inmuebles sirvientes.

En atención a lo señalado, el Servicio Jurídico consideró necesario que la GERENCIA DE PLANIFICACIÓN AEROPORTURIA (GPA), teniendo en cuenta los aspectos técnicos de las obras a realizar, los posteriores trabajos de mantenimiento y las tareas necesarias para el funcionamiento del sistema ALS, pondere cuáles de las DOS (2) figuras mencionadas se adecuan mejor a ese fin, observando que con la constitución de un Derecho Real de Dominio -mediante la expropiación-, anularía el Derecho Real de Dominio que hoy ostentan el GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES (GCABA) y el Sindicato de Empleados de Comercio y permitiría contar con la posesión de manera exclusiva de los terrenos a efectos de excluir a terceros de dichas parcelas.

La GAJ manifestó que contrariamente a ello, proceder con la constitución del derecho real de servidumbre importaría que se deba tolerar el acceso de terceros al área señalada como así también la realización de obras y actos que impliquen el ejercicio del derecho real de dominio

que permanecería en el GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES y el SINDICATO DE EMPLEADOS DE COMERCIO.

Con relación al procedimiento posterior, el Servicio Jurídico explicó que, sea cual fuere la alternativa por la que se opte, el trámite es el mismo: tanto para la Servidumbre como para el Dominio, remarcando que tanto la constitución de una servidumbre forzosa o la constitución del derecho real de dominio, por intermedio del instituto de la expropiación, debe ser impuesta por una ley previa que declare la necesidad jurídica de hacerlo.

La GAJ sostuvo que una vez que esa Gerencia opte por una u otra alternativa, se procederá a elaborar los documentos necesarios para la continuidad del trámite, dándose nuevamente intervención a la AABE para que ejerza su competencia propia conforme lo establecido en el Artículo 8° del Decreto 1382/12.

El Servicio Jurídico concluyó señalando que no existen reparos jurídicos que oponer respecto a una u otra de las alternativas jurídicas presentadas, quedando a criterio del área técnica la elección en virtud de la pericia técnica desplegada.

La GPA (IF-2020-39294783-APN-GPA#ORSNA) realizó un informe que contempla las necesidades técnicas y operativas, desde el punto de vista de la planificación aeroportuaria, para la instalación de un Sistema de Luces de Aproximación CAT III (ALS) en el AEROPARQUE METROPOLITANO, cuya extensión excede los límites actuales del predio aeroportuario.

En primer lugar, el área técnica mencionó que la determinación de terrenos suplementarios en el AEROPUERTO INTERNACIONAL “JORGE NEWBURY” de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, necesarios para su desarrollo, se realizó en el marco del Convenio 22/04, celebrado entre el ESTADO NACIONAL - MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA y SERVICIOS- y el GOBIERNO DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES (GCABA), en el que se analizó el anteproyecto de adecuación del AEROPARQUE METROPOLITANO y su zona de influencia y se conformó una Comisión Mixta de Estudio y Enlace, abocada a la propuesta de acciones que se requerirían para la ejecución de la obra, que diera cumplimiento a las normas y recomendaciones internacionales y nacionales vigentes.

En ese contexto, agregó la GPA que el Sistema de Luces de Aproximación se configuró en el Plan Maestro y en la Adenda al Plano de Usos del Suelo del referido aeropuerto, aprobados por Resolución ORSNA N° 20/10 y 176/15 respectivamente, implantándose en la prolongación de Pista 13-31, desde el umbral 13 hasta una distancia de 900m, en terrenos que exceden los límites actuales del predio aeroportuario, conformándose para ello un área de reserva de terrenos a solicitar, como zona de acceso restringido, a fin de posibilitar el completamiento del sistema de aproximación y la inclusión de un camino y cerco perimetral que permitan el control y mantenimiento del sistema, constituyéndose un área de CIENTO CUARENTA METROS (140) metros de ancho total que se extiende 100 metros más allá de la última baliza del sistema.

El área técnica expresó que debido a la sensibilidad de esta instalación, se hacía necesario circunscribir la ocupación del terreno para garantizar la integridad de las señales luminosas del sistema y para ello, la RAAC 153 - OPERACIONES DE AERÓDROMOS establece un Plano de Zona de Protección en función de las “Superficies Limitadoras de Obstáculos” de Ayudas a la Navegación para el Sistema de Luces de Aproximación - ALS de acuerdo a lo estipulado en el Punto g) del Capítulo 6 –“Plano de Zona de Protección de Ayudas a la Navegación Aérea”.

Asimismo, refirió la GPA que la RAAC 154 – DISEÑO DE AERÓDROMOS, en el ítem 11 –“Sistemas de Iluminación de Aproximación”, del Adjunto A, establece un Plano de Luces Rectangular para limitar los obstáculos que interfieran con la visual del sistema de luces desde las aeronaves que realicen la aproximación, dentro del cual no se permite la presencia de objetos que superen en altura dicho plano, a excepción de

determinados componentes de los sistemas de ayudas electrónicas e instrumentales propios del aeropuerto.

El área técnica explicó que en casos excepcionales de objetos existentes dentro de los límites del Plano de Luces que lo superen en altura y sean inamovibles, puede evaluarse la modificación de la pendiente del Plano de Luces o recurrir a un “escalón”, a fin de mantener las luces de aproximación sobre los objetos. Tal como indica la RAAC 154 - DISEÑO DE AERÓDROMOS, en el Ítem 11.3.7, *“Tales “escalones” o pendientes aumentadas sólo deberían constituir el último recurso, cuando no sea posible seguir los criterios normales respecto a las pendientes, y deberían mantenerse al mínimo más restricto”*.

Por otro lado, la GPA manifestó que de acuerdo a lo establecido en el Anexo 17 de la OACI, y por tratarse de sistemas sensibles para las operaciones aéreas e instalaciones vulnerables y críticas, los “Sistemas de Luces de Aproximación” son considerados como una extensión de la pista, razón por la cual deben estar protegidos con vallado o cerco perimetral que evite el ingreso de personas no autorizadas, ubicándolos en una zona de acceso restringido.

Con respecto a las normas mínimas de mantenimiento, el área técnica entendió que se deben contemplar las establecidas en la RAAC 153 - OPERACIÓN DE AERÓDROMOS, basadas en verificaciones diarias, semanales, mensuales, semestrales y anuales. El mantenimiento diario consiste en verificar el estado de cada lámpara, procediendo al reemplazo inmediato en caso de hallarse alguna defectuosa, resultando imprescindible que todos los elementos que componen el sistema sean de fácil acceso al personal capacitado.

Agregó la GPA que, desde el punto de vista operativo, el nuevo Sistema de Luces de Aproximación CAT III previsto para el AEROPUERTO INTERNACIONAL “JORGE NEWBERY” de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES reviste suma importancia, en primer lugar, por tratarse de un instrumento que contribuye con la Seguridad Operacional y que asimismo agiliza la operación, disminuyendo el porcentaje de cancelaciones y derivaciones a otros aeropuertos, contribuyendo a la eficiencia del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA) y a la mejora en la experiencia del pasajero.

El área técnica señaló que del Informe de la Comisión Mixta de Estudio y Enlace vinculado con el Convenio 22/04, que incluye la descripción y el análisis de la situación del aeropuerto en cuanto a su operación y los usos adyacentes, surge la diferenciación, por su ubicación y destino, de aquellos objetos que representan o significan mayor peligrosidad de las operaciones aéreas, no tanto por ser un obstáculo a las “Superficies Limitadoras de Obstáculos”, establecidas en ese entonces por el Anexo 14 de la OACI, sino por estar más expuestas a una eventual salida de pista durante el despegue o aterrizaje.

En este sentido, mencionó la GPA, que promueve la remoción de todas aquellas construcciones que concentran actividades que implican un agrupamiento importante de personas en un mismo sitio, constituyendo un alto riesgo para los terceros superficiarios por encontrarse ubicados en la senda de despegue y/o aterrizaje, a corta distancia de las cabeceras de pista.

Por todo lo expuesto y teniendo en consideración que se trata de sistemas sensibles para las operaciones aéreas e instalaciones vulnerables y críticas, y en función de lo previsto en el Plan

Maestro del AEROPARQUE METROPOLITANO, el área técnica consideró conveniente que el Sistema de Luces de Aproximación previsto para la pista 13, se encuentre inserto en un área de acceso restringido, protegido por un camino y cerco perimetral que evite el ingreso de personas no autorizadas, y por otro lado, que permita el libre acceso para mantenimiento regular por parte del Aeropuerto y del Concesionario, quien será responsable por la instalación y funcionamiento del sistema, en coordinación con la EANA y la ANAC.

En ese sentido, la GERENCIA DE PLANIFICACIÓN AEROPORTUARIA (GPA) entendió que la constitución de un derecho real de dominio, mediante la expropiación, permitiría la posesión de manera exclusiva de los terrenos, garantizando de esta manera la seguridad y el regular mantenimiento que estas instalaciones requieren.

A modo de aclaración, la GPA informó que lo requerido por la ANAC, respecto de la remisión de los Planes Maestros en los que se incluyeran las superficies a expropiarse en cada aeródromo, no se consideró necesario dado que las mismas están incluidas como áreas a solicitar fuera del predio aeroportuario en los respectivos Planes Maestros, los que fueran oportunamente remitidos a esa Administración, al momento de su elaboración y aprobación, para su conocimiento y consideración.

La GPA (ME-2020-39843140-APN-GPA#ORSNA) consideró deseable y preferible la constitución de un derecho real de dominio -mediante expropiación- para el caso de las parcelas exteriores y adyacentes sobre la prolongación recta de la Cabecera 13 del AEROPUERTO INTERNACIONAL “JORGE NEWBERY” de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, identificadas con sus detalles catastrales y gráficos en las presentes actuaciones, destinadas a la extensión a NOVECIENTOS (900) metros del Sistema de Luces de Aproximación (ALS) de dicha cabecera.

En su nueva intervención, el Servicio Jurídico (IF-2020-49657540-APN-GAJ#ORSNA) informó que procedió a elaborar el proyecto de Mensaje y de Ley de Expropiación dirigido al CONGRESO DE LA NACIÓN, elementos que se elevan a consideración del Directorio para que, en caso de que comparta el modo de acción descripto y se decida iniciar el procedimiento expropiatorio previsto en la Ley N° 21.499, se declare de utilidad pública y sujetas a expropiación a las fracciones de terrenos lindantes con el AEROPARQUE METROPOLITANO que se sitúan en la prolongación del eje de Pista 13-31, desde el umbral de Cabecera 13 identificados como parte del trazado de la calle La Pampa y la Avenida Intendente Cantilo, y las parcelas identificadas como Sección 25 Manzana 130 perteneciente al dominio público de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires que corresponde al espacio verde público denominado Plaza Comodoro Pedro Zanni (Ordenanza N° 36.393 del 16/1/81 - BM 16.451 del 27/1/81); Sección 25 Manzana 131 Parcela 1 que pertenece al patrimonio de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y su dominio se encuentra inscripto en el Registro de la Propiedad Inmueble (RPI) en la Matrícula FRE 16-48952 y Sección 25 Manzana 131 Parcela 2 -Dominio inscripto en la Matrícula FRE 16-48887 a nombre del Sindicato Empleados de Comercio de Capital Federal, CUIT 30-52527452-3, domicilio legal en calle Moreno 625, Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

La GAJ destacó que la norma proyectada tiene por objeto proveer al AEROPUERTO INTERNACIONAL “JORGE NEWBERY” de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, integrante del Grupo “A” de terminales aéreas del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA), de terrenos que permitan disponer de aéreas para la instalación de un sistema de luces de aproximación (APPROACH LIGHTING SYSTEM) o ALS en su sigla en inglés, a fin de elevar su Categoría Operacional y, a su vez, incrementar el tiempo de disponibilidad operativa del mencionado Aeropuerto.

Refirió el Servicio Jurídico que según el análisis realizado por las aéreas técnicas de este Organismo Regulador, la obra propuesta tendrá una repercusión positiva en los usuarios del Aeropuerto referido -sean estos pasajeros o empresas de transporte aerocomercial-, toda vez que la instalación del nuevo sistema de ALS evitará cancelaciones y/o modificaciones por circunstancias meteorológicas, aumentando además su capacidad operacional del aeropuerto, dado que podría recibir aeronaves de mayor porte, y a su vez mejorando los parámetros de seguridad operacional actuales.

Concluyó la GAJ señalando que no existen reparos jurídicos que oponer respecto a avanzar con la alternativa

jurídica de expropiación señalada.

Posteriormente el Servicio Jurídico por medio de la PV-2020-5340816-APN-GAJ#ORSNA agregó el modelo de proyecto de Ley, con su correspondiente proyecto de Mensaje de Elevación, bajo el IF-2020-53369085-APN-GAJ#ORSNA.

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

1. Elevar al Honorable Congreso de la Nación el proyecto de Ley de Expropiación con su correspondiente proyecto de Mensaje de Elevación, contenido en el IF-2020-53369085-APN-GAJ#ORSNA.
2. Autorizar al Sr. Presidente y/o al Sr. Vicepresidente y/o a la Sra. Primer Vocal a suscribir la comunicación pertinente.

Punto 3 - El Sr. Secretario General somete a consideración el EX-2020-53059940-APN-USG#ORSNA por el que tramita la presentación efectuada por AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. mediante Nota AA2000-ADM-765/20 (IF-2020-53037109-APN-USG#ORSNA), por la cual informó que se encuentra en negociaciones para refinanciar parcialmente la deuda contraída, bajo los dos contratos de préstamo suscriptos en 2019 con CITIBANK N.A., por una parte, y con INDUSTRIAL AND COMMERCIAL BANK OF CHINA S.A. (ICBC), BANCO GALICIA Y BUENOS AIRES S.A.U. (GALICIA) y BANCO SANTANDER RÍO S.A. (SANTANDER), por la otra, por un importe de DÓLARES ESTADOUNIDENSES TREINTA Y CINCO MILLONES (US\$35.000.000) y DÓLARES ESTADOUNIDENSES OCHENTA Y CINCO MILLONES (US\$85.000.000), respectivamente (los “Préstamos”).

En la citada nota, el Concesionario expuso que, con motivo de la pandemia declarada por la ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD (OMS), el tráfico aéreo nacional e internacional se ha visto drásticamente disminuido, de manera tal que el flujo de fondos de AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. se encuentra severamente afectado.

El Concesionario señaló que ello llevó a la renegociación de la deuda contraída, lo cual motivó la celebración del Acuerdo Marco como una primera etapa del proceso de reestructuración de los Préstamos, destacando asimismo que, como consecuencia de dicho acuerdo, AERPOUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. y los bancos acordaron el diferimiento (en términos financieros) de las cuotas de amortización de capital correspondientes a los meses de agosto y noviembre de 2020, bajo los Préstamos, y pactaron que la instrumentación de dicho diferimiento se efectuaría mediante la suscripción de contratos bilaterales con los bancos.

El Concesionario recordó que, en garantía de las obligaciones previamente asumidas bajo los Préstamos, había cedido en garantía ciertos derechos de cobro resultantes de la unidad de negocios de Terminal de Cargas, lo cual se instrumentó mediante un fideicomiso en garantía del cual CITI ARGENTINA es fiduciario, agregando que dicha cesión fiduciaria fue aprobada por el ORSNA mediante la RESOL-2019-61-APN-ORSNA#MTR del 8 de agosto de 2019.

Indicó AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. que la garantía otorgada por el diferimiento es la misma que aquella otorgada en los Préstamos, razón por la cual solamente se incluirían las nuevas obligaciones resultantes de los acuerdos bilaterales que el Concesionario firme con los bancos.

En el contexto referido, el Concesionario solicitó al ORSNA que, en cumplimiento con lo dispuesto por la

Cláusula 30 del ACTA ACUERDO DE READECUACIÓN DE CONTRATO DE CONCESIÓN, se aprueben las modificaciones al Contrato de Fideicomiso mediante las cuales se incluyen las obligaciones resultantes de los acuerdos bilaterales que la Compañía ha celebrado con ICBC y celebrará con los restantes bancos como garantizadas bajo el Contrato de Fideicomiso.

El Concesionario adjuntó para el análisis del Organismo la siguiente documentación: Anexo I, una copia del Acuerdo Marco y de las cartas de los bancos con la aceptación del Acuerdo Marco; Anexo II, una copia del acuerdo con ICBC con la aceptación de éste; Anexo III, una copia de la Adenda al Contrato de Fideicomiso y la Carta de CITI ARGENTINA con la aceptación a la Adenda y Anexo IV, la parte pertinente del Acta de Directorio de fecha 5 de junio de 2020 de la Compañía, por medio de la cual se aprobaron los términos y condiciones del diferimiento.

La GERENCIA DE REGULACIÓN ECONÓMICA Y FINANCIERA (GREYF) (PV-2020-53739753-APN-GREYF#ORSNA) manifestó que la operación referida cuyos términos se modifica consistió en la adopción de un préstamo sindicado por AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. por un monto total de DÓLARES ESTADOUNIDENSES CIENTO VEINTE MILLONES (US\$120.000.000) suscripto en dos tramos, uno denominado “tramo local” o “préstamo on-shore” por DÓLARES ESTADOUNIDENSES OCHENTA Y CINCO MILLONES (US\$85.000.000), y el denominado “tramo internacional” o “préstamos offshore” por DÓLARES ESTADOUNIDENSES TREINTA Y CINCO MILLONES (US\$35.000.000) (en conjunto, los PRÉSTAMOS EXISTENTES), condicionado a la cesión fiduciaria en garantía de ciertos ingresos derivados del Contrato de Concesión de las terminales aéreas que integran el Grupo “A” del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA), a cargo de dicha empresa, a saber: La totalidad de las cobranzas provenientes de los servicios de importación, exportación y Courier provenientes de las actividades de la Terminal de Cargas Argentina (en adelante, TCA) y en conjunto denominadas Tasas de Carga y los derechos de cobro de AA2000 S.A. bajo el contrato de Fideicomiso de Garantía suscripto el 17 de enero de 2017 entre esa empresa y la sucursal del CITIBANK N.A., establecida en la REPÚBLICA ARGENTINA, mediante el cual se garantizó el cumplimiento de las obligaciones comprometidas bajo las Obligaciones Negociables por valor nominal de US\$400.000.000, exclusivamente respecto de cualquier remanente que pudiera resultar luego de cancelar las Obligaciones Negociables de los derechos a recibir un pago en caso de rescisión, expropiación o rescate bajo el Contrato de Concesión celebrado entre el ESTADO NACIONAL y AA2000 S.A. aprobado por Decreto N° 163/98 y modificado por Decreto N° 1799/07. La misma fue analizada por la Gerencia y autorizado por el ORSNA por RESOL-2019-61-APN-ORSNA#MTR en el marco del EX-2019-61922429-APN-USG#ORSNA.

La GREYF destacó que resulta necesario evaluar el diferimiento de las cuotas de amortización de capital correspondientes a los meses de agosto y noviembre de 2020 bajo los PRÉSTAMOS EXISTENTES y la instrumentación de dicho diferimiento mediante la suscripción de contratos bilaterales con los bancos, para lo cual disponen de distintas posibilidades: bajo la Alternativa 1, un préstamo en pesos en la cantidad necesaria para que AA2000 S.A. cancele las cuotas diferidas, a la valuación establecida en un non-deliverable forward (NDF), con el objeto de pagar las cuotas de amortización de los PRÉSTAMOS EXISTENTES programadas para los meses de agosto y noviembre de 2020, agregando que se prevé una amortización en CUATRO (4) cuotas trimestrales iguales y consecutivas, comenzando en el mes de septiembre de 2021 y finalizando en el mes de junio de 2022.

El área técnica expresó que el capital adeudado devengará intereses a una tasa equivalente a la BADCORI + 500 bps, siendo requisito para lo anterior que se hubieran otorgado las garantías que garantizan el préstamo con la consecuente aprobación del ORSNA. Respecto de la Garantía, el pago de los fondos bajo el préstamo y el NDF serán garantizados mediante la inclusión de los mismos como beneficiarios en el mismo grado de prelación que

tienen los PRÉSTAMOS EXISTENTES en la cesión fiduciaria para garantizar los mismos.

La GREYF refirió que bajo la Alternativa 2, los bancos tendrán la opción de: 1) reperfilear los pagos correspondientes a las amortizaciones de capital de los meses agosto y noviembre 2020, las cuales devengarán un interés a la tasa aplicable bajo el Préstamo On-shore y el Préstamo Offshore, según corresponda, y serán pagaderas de acuerdo a lo establecido en los PRÉSTAMOS EXISTENTES; 2) otorgar un préstamo en pesos en la fecha de vencimiento de las cuotas de amortización de capital de los meses de agosto y noviembre de 2020 bajo los PRÉSTAMOS EXISTENTES correspondientes a cada banco, en cantidad necesaria para obtener los dólares para afrontar las cuotas de amortización, a pagar en 4 cuotas trimestrales iguales y consecutivas, comenzando en el mes de septiembre de 2021 y finalizando en el mes de junio de 2022, a la tasa de interés BADCORI + 500bp; 3) otorgar un préstamo en dólares en la REPÚBLICA ARGENTINA a la fecha de vencimiento de las cuotas de amortización de capital de los meses de agosto y noviembre de 2020 bajo los PRÉSTAMOS EXISTENTES correspondientes a cada banco, necesarios para el pago de las cuotas de amortización de capital de los meses de agosto y noviembre de 2020, pagaderos en CUATRO (4) cuotas trimestrales iguales y consecutivas, comenzando en el mes de septiembre de 2021 y finalizando en el mes junio de 2022, a la misma tasa de interés que resulte aplicable al Préstamo On-shore.

El área técnica agregó que el repago de los fondos bajo cualquiera de las alternativas de préstamo será garantizado mediante la inclusión de los mismos como beneficiarios, en el mismo grado de prelación que tienen los PRÉSTAMOS EXISTENTES en la cesión fiduciaria para garantizar los mismos. Como consecuencia del diferimiento, AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. y CITI ARGENTINA suscribieron una adenda al contrato de fideicomiso original (ADENDA AL CONTRATO DE GARANTÍA), por medio de la cual se incluyeron todas las obligaciones asumidas en el diferimiento, como obligaciones garantizadas bajo el Contrato de Fideicomiso.

La GREYF manifestó que ello quedó sujeto a la condición suspensiva de la obtención de la autorización del ORSNA, agregando que el Concesionario señaló que ICBC optó por la Alternativa 1 y, con fecha 8 de junio de 2020, conjuntamente con ella, suscribieron un acuerdo donde se plasmó esta opción, instrumentándose mediante una Carta Oferta dirigida a ICBC y aceptada por éste en la misma fecha (CONTRATO DE PRÉSTAMO).

El área técnica señaló que las restantes entidades optarán por una de las opciones otorgadas con anterioridad al vencimiento de la cuota de agosto de 2020 para el pago de las mismas.

La GREYF mencionó que el AA2000 S.A. adjuntó a su nota los documentos correspondientes al ACUERDO MARCO: la aceptación del mismo por parte de los bancos GALICIA, CITI ARGENTINA, ICBC y SANTANDER; el CONTRATO DE PRÉSTAMO entre AA2000 S.A. y el ICBC y la ADENDA AL CONTRATO DE GARANTÍA.

El área técnica expresó que los principales aspectos de estos dos últimos documentos son: A) CONTRATO DE PRÉSTAMO celebrado entre AA2000 S.A. y el ICBC, el 8 de junio de 2020, de acuerdo a los lineamientos de la Alternativa 1 del ACUERDO MARCO, y que incluye un acuerdo para la realización de operaciones de compra/venta de moneda extranjera a término, a fines de que AA2000 S.A. adquiera divisas sin entrega (non-deliverable forward o "NDF" por sus siglas en inglés) por los montos en dólares adeudados comprometidos a la valuación en pesos establecida en dicho NDF. Este contrato prevé desembolsos por parte del ICBC de (i) la suma de \$ 290.860.555,47 en la fecha correspondiente a la Cuota de Amortización de Capital de agosto de 2020; y (ii) la suma de \$ 331.328.111,01 en la fecha de desembolso correspondiente a la Cuota de Amortización de Capital del mes de noviembre de 2020, de manera tal que en cada fecha de pago de una Cuota de Amortización de

capital, AA2000 S.A., pueda adquirir los dólares necesarios para cancelar la Cuota de Amortización de capital correspondiente; y B) ADENDA AL CONTRATO DE GARANTÍA. La Adenda al Contrato de Fideicomiso en Garantía se realiza, tal como se describe, a fin de garantizar al ICBC, al CITI ARGENTINA, al GALICIA y al SANTANDER el fiel y puntual cumplimiento de cada una de las obligaciones asumidas por el Fiduciante (AA2000 S.A.) bajo cualquier nuevo préstamo, de manera tal de incluir dichas obligaciones entre las Obligaciones Garantizadas por el Fideicomiso, incluyendo entre otras obligaciones el non-deliverable forward (NDF, por sus siglas en inglés) que deberá ser contratado por AA2000 en virtud de la Alternativa N° 1 prevista en el ACUERDO MARCO.

Explicó la GREYF que las partes reconocen la necesidad de modificar ciertas definiciones bajo el Contrato de Fideicomiso en Garantía, para lo cual se celebra la ADENDA AL CONTRATO DE GARANTÍA en la que se listan las definiciones que reemplazarán, de corresponder, a las definiciones homónimas existentes bajo el Contrato de Fideicomiso en Garantía: “Con lo cual, ahora por OBLIGACIONES GARANTIZADAS se entenderá *“(i) todas y cada una de las obligaciones de pago asumidas por el Fiduciante frente a los Beneficiarios bajo los Préstamos y cualquiera de los documentos que instrumenten los Nuevos Préstamos (incluyendo el non-deliverable forward (NDF, por sus siglas en inglés), que deberá ser contratado por la Compañía en virtud del Préstamo Alternativa N° 1 previsto en el Acuerdo Marco), incluyendo la devolución total del capital bajo los Préstamos y los Nuevos Préstamos, así como los intereses compensatorios e intereses punitivos aplicables, las comisiones, costos, gastos, montos adicionales y demás accesorios y (ii) todas y cada una de las otras obligaciones de pago asumidas por el Fiduciante bajo esta Propuesta, el Contrato de Fideicomiso y bajo los otros Documentos de la Operación”*”.

Refirió el área técnica que el CONCESIONARIO solicitó la intervención del ORSNA para que autorice las modificaciones al Contrato de Fideicomiso en Garantía, mediante el cual se incluyen las obligaciones resultantes de los acuerdos bilaterales que AA2000 S.A. ha celebrado con ICBC y celebrará con los restantes bancos, al amparo de lo dispuesto por el Numeral 30 del ACTA ACUERDO, relativo a la cesión de ingresos en garantía, así como los derechos a recibir un pago en caso de rescisión, expropiación o rescate bajo el Contrato de Concesión.

La GREYF señaló que, tal como se sostuvo en instancias anteriores a la presente intención de acceso a financiamiento, la elección del mecanismo de financiación mediante el préstamo actual es posible de ser enmarcada dentro de las previsiones contenidas en el ACTA ACUERDO, siempre que su emisión se adecúe a los extremos requeridos por la misma.

Aclaró el área técnica que sus tareas se circunscriben a la verificación del contenido técnico de las cuestiones relacionadas con la Garantía a otorgar y respecto de las obligaciones de pago asumidas por el Fiduciante (AA2000 S.A.) frente a las partes de los acuerdos de préstamo a suscribir, al solo fin de verificar que se encuentren garantizados los derechos del ESTADO NACIONAL en su calidad de CONCEDENTE, surgiendo del Artículo 30° del ACTA ACUERDO que la Cesión en Garantía por parte del Concesionario respecto de los ingresos de la CONCESIÓN debe respetar los siguientes extremos: i) No podrá comprometer la Afectación Específica de los Ingresos de la CONCESIÓN. ii) No podrá afectar los recursos previstos para el financiamiento del Plan de Inversiones. iii) Deberá ser autorizada previamente por resolución fundada del ORSNA, quién será responsable además de auditar la aplicación de los fondos. iv) En ningún caso podrá provocar la disminución en la calidad de prestación de los servicios. v) En ningún caso podrá afectar el cumplimiento de las Obligaciones Contractuales del Concesionario. vi) Deberá reconocer las potestades y prerrogativas del CONCEDENTE. vii) Deberá garantizar que no se ejerciten derechos u acciones que pongan en riesgo la continuidad del servicio público aeroportuario. viii) Hasta tanto no concluya la cesión, el CONCESIONARIO no tendrá derecho a indemnización por las Inversiones garantizadas. Concluida la cesión, se abonará al CONCESIONARIO la

indemnización que correspondiera descontado los montos por los que se hubiera hecho efectiva la cesión de ingresos.

La GREYF expresó que tomó intervención en lo concerniente a la cesión de ingresos realizada para garantizar los PRÉSTAMOS EXISTENTES, plasmada en la PV-2019-67465928-APN-GREYF#ORSNA, en la que consideró no afectada la posición del ESTADO NACIONAL; y no existiendo modificaciones a dicha garantía más allá de incorporar como OBLIGACIONES GARANTIZADAS las que se desprenden de los nuevos préstamos, se realizó la lectura de los documentos relativos a la refinanciación, incluyendo el ACUERDO MARCO, el CONTRATO DE PRÉSTAMO y la ADENDA AL CONTRATO DE GARANTÍA, para verificar que sus previsiones no contradigan lo previamente dispuesto.

El área técnica señaló que la documentación presentada por el CONCESIONARIO cumple con los extremos exigidos por la norma en cuestión, observando que: *“1. Es requisito para el perfeccionamiento de la operación la autorización del ORSNA. Así se ha dispuesto en el ACUERDO MARCO, para cualquier alternativa de refinanciación, en el CONTRATO DE PRÉSTAMO (Numeral 7.8) y en la ADENDA AL CONTRATO DE GARANTÍA (Cláusula 5. Aprobación del Órgano de Control). 2. El CONTRATO DE PRÉSTAMO define como “Tasas de Carga Cedidas” al derecho, titularidad y participación de AA200 S.A. en cada pago de Tasas de Carga, con excepción de un porcentaje de las mismas equivalentes a la suma de la Afectación Específica de Ingresos, de igual manera que fue definida en la operación original. 3. Reconoce las acciones preferidas de titularidad del ESTADO NACIONAL y los derechos que este tiene sobre las mismas (Numeral 9.20.3 (ii) del CONTRATO DE PRÉSTAMO). 4. No cabe esperar que las modificaciones propuestas provoquen una disminución en la calidad de prestación del servicio, ni afecte el cumplimiento de las obligaciones contractuales. Por el contrario, y ante el actual contexto económico, el refinanciamiento se interpreta como una circunstancia que aliviaría las actuales restricciones presupuestarias de AA2000 S.A. 5. No surge de los documentos invocados que las potestades y prerrogativas del Concedente se vean vulneradas ni que se generen circunstancias que habiliten al ejercicio de derechos u acciones que pongan en riesgo la continuidad del servicio público aeroportuario”.*

En efecto, agregó el área técnica que es manifestación del prestatario (AA2000 S.A.) en los documentos que adjunta que: *“cumplirá, y hará cumplir a sus Subsidiarias, con todas las Leyes Aplicables (incluyendo, -pero no limitado a-, la Normativa Cambiaria), respecto del desarrollo de sus negocios y propiedad de sus Bienes, asegurando el cumplimiento de: (i) todas las normas dictadas por el ORSNA”, que “mantendrá, y hará que sus Subsidiarias mantengan, todos los Bienes necesarios para mantener su negocio funcionando, con la excepción del desgaste provocado por su habitual uso y goce”, y que “llevará a cabo, y hará que sus Subsidiarias lleven a cabo, todas las acciones necesarias para mantener, renovar y mantener vigente su existencia legal y sus derechos, licencias, permisos, consentimientos, aprobaciones, franquicias y privilegios en las jurisdicciones necesarias para: (i’) respecto de la Prestataria (A) seguir generando las Tasas de Carga y (B) para el cumplimiento de sus obligaciones bajo los Documentos de la Transacción; y (ii) el curso ordinario de sus negocios”.*

La GREYF refirió que la necesidad de cumplir con los compromisos de deuda, que se resumen en el CONTRATO DE PRÉSTAMO y la ADENDA AL CONTRATO DE GARANTÍA, no deberá ser considerada como atenuante de cualquier eventual incumplimiento al CONTRATO DE CONCESIÓN que pudiera configurarse en caso de faltar a algunas de sus obligaciones contractuales.

Por último, el área técnica aclaró que el Numeral 8.19 del CONTRATO DE PRÉSTAMO, correspondiente a la Sección VIII “DECLARACIONES Y GARANTÍAS DE LA PRESTATARIA” establece que: *“la prestataria ha*

cumplido y continúa cumpliendo con la totalidad de sus obligaciones bajo el Contrato de Concesión con excepción del pago del canon en virtud del Contrato de Concesión cuyo pago se encuentra suspendido desde marzo de 2020 a raíz de las consecuencias generadas en la compañía por la decisión del Poder Ejecutivo de suspender el tráfico aéreo regular, local e internacional, mediante el cierre de fronteras dispuesto por el decreto de necesidad y urgencia n° 297/2020 y sus normas complementarias y sus sucesivas prórrogas, así como las resoluciones N° 143/2020 y N° 144/2020 de la Administración Nacional de Aviación Civil que dispusieron la suspensión de servicios de transporte aéreo de pasajeros hasta el 1° de septiembre de 2020, como consecuencia de la pandemia y que la compañía deberá regularizar una vez que se superen los efectos de la pandemia y excepto por aquellos incumplimientos que no pudieren afectar en forma significativa y adversa el cumplimiento por parte de la prestataria de sus obligaciones bajo el préstamo”.

Al respecto, la GREYF expresó que no está al tanto de que exista pronunciamiento alguno acerca de la validez de lo allí afirmado.

Concluyó el área técnica señalando que, teniendo en cuenta la correspondencia de las prerrogativas enmarcadas en el ACTA ACUERDO con relación a la Afectación Específica de Ingresos de la Concesión y las circunstancias puestas de manifiesto en los documentos analizados, se encontraría asegurada la posición del ESTADO NACIONAL, siempre y cuando se le advierta al Concesionario de lo mencionado en los párrafos precedentes.

Al tomar intervención el Servicio Jurídico (IF-2020-54059248-APN-GAJ#ORSNA) destacó que conforme los términos contenidos en la presentación del Concesionario (Nota AA2000-ADM-765/20, IF-2020-53037109-APN-USG#ORSNA), se solicita la intervención del ORSNA a los efectos de brindar cumplimiento con lo dispuesto por la Cláusula 30 del ACTA ACUERDO aprobada por el Decreto N° 1799/07, mediante la aprobación de las modificaciones al Contrato de Fideicomiso en el cual se incluyen las obligaciones resultantes de los acuerdos bilaterales que AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. ya ha celebrado con ICBC y celebrará con los restantes Bancos como garantizadas bajo el Contrato de ese Fideicomiso.

La GERENCIA DE ASUNTOS JURÍDICOS (GAJ) señaló que el Contrato de Fideicomiso original cuyos términos se pretenden modificar se refería a la adopción de un préstamo sindicado por parte de AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. por un monto total de DÓLARES ESTADOUNIDENSES CIENTO VEINTE MILLONES (US\$ 120.000.000) suscripto en dos tramos, uno denominado “tramo local” o “préstamo on-shore” por un monto de DÓLARES ESTADOUNIDENSES OCHENTA Y CINCO MILLONES (US\$ 85.000.000), y el denominado “tramo internacional” o “préstamos offshore” por DÓLARES ESTADOUNIDENSES TREINTA Y CINCO MILLONES (US\$35.000.000) (en conjunto, los PRÉSTAMOS EXISTENTES).

El Servicio Jurídico manifestó que la citada operación se encuentra condicionada a la cesión Fiduciaria en Garantía de ciertos ingresos derivados del Contrato de Concesión de las Terminales Aéreas que integran el Grupo “A” del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA), siendo estos: a) La totalidad de las cobranzas provenientes de los servicios de importación, exportación y Courier prestados por la Terminal de Cargas Argentina (TCA) incluyendo, pero no limitándose, a servicios de almacenamiento, manipuleo, refrigeración y escaneo de mercadería en cualquiera de los aeropuertos que conforman el Grupo “A” del SNA; b) Los derechos de cobro de AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. bajo el contrato de fideicomiso de garantía suscripto el 17 de enero de 2017 entre AA2000 S.A. y la sucursal de CITIBANK N.A. establecida en la REPÚBLICA ARGENTINA, mediante el cual se garantizó el cumplimiento de las obligaciones comprometidas bajo las Obligaciones Negociables por valor nominal de DÓLARES ESTADOUNIDENSES CUATROCIENTOS MILLONES (US\$ 400.000.000) con vencimiento en 2027, exclusivamente respecto de los derechos a recibir un pago en caso de rescisión, expropiación o rescate bajo el Contrato de Concesión aprobado por el Decreto N°

163/98 modificado por el ACTA ACUERDO ratificada por el Decreto N° 1799/07.

Recordó la GERENCIA DE ASUNTOS JURÍDICOS (GAJ) que la operación mencionada en el párrafo precedente fue autorizada por el ORSNA mediante la RESOL-2019-61-APN-ORSNA#MTR en el marco del EX-2019-61922429-APN-USG#ORSNA, agregando que mediante el Dictamen IF-2019-67795777-APN-GAJ#ORSNA se expidió respecto de la operación referida, concluyendo que no se presentaban objeciones de naturaleza legal al acto administrativo que propiciaba autorizar al Concesionario, conforme lo establece el Numeral 30 de la PARTE CUARTA del ACTA ACUERDO DE ADECUACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN, ratificada por Decreto N° 1799/07, a ceder en garantía ingresos de la concesión hasta la suma de DÓLARES ESTADOUNIDENSES CIENTO VEINTE MILLONES (US\$ 120.000.000), en los términos de las presentaciones efectuadas por el Concesionario en sus notas AA2000-DIR-1766/19 y AA2000-DIR-1685/19.

El Servicio Jurídico recordó que el Numeral 30 denominado “CESIÓN EN GARANTIA” de la PARTE CUARTA del ACTA ACUERDO prevé que: *“30.1. El CONCESIONARIO podrá ceder sus ingresos en garantía derivados de la CONCESIÓN a los fines de obtener recursos para el cumplimiento de sus obligaciones. Dicha cesión no podrá comprometer la afectación específica de los ingresos de la Concesión previstos en el Anexo III de la presente Acta, conforme al punto 5 de la misma, como tampoco podrá afectar los recursos previstos para el financiamiento del Plan de Inversiones detallado en el Anexo IV de la presente. En caso que dicha cesión sea por fideicomiso podrá permanecer vigente aún ante la finalización anticipada del CONTRATO DE CONCESIÓN y en la medida que la aplicación y destino de los fondos sean auditados por el ESTADO NACIONAL y/o la firma consultora que se contrate a estos efectos a satisfacción del ESTADO NACIONAL. 30.2 La citada cesión deberá ser autorizada previamente por resolución fundada del ORSNA quien será responsable además de auditar la aplicación de los fondos. 30.3 La cesión mencionada en ningún caso podrá provocar una disminución en la calidad de prestación del servicio, ni afectar el cumplimiento de las obligaciones contractuales del CONCESIONARIO. Asimismo, deberá reconocer las potestades y prerrogativas del CONCEDENTE establecidas en el CONTRATO DE CONCESIÓN y garantizar que no se ejerciten derechos u acciones que pongan en riesgo la continuidad del servicio público aeroportuario. 30.4 Hasta tanto no concluya la cesión el CONCESIONARIO no tendrá derecho a indemnización por las inversiones garantizadas. Concluida la cesión se abonará al CONCESIONARIO la indemnización que correspondiera descontados los montos por los que se hubiera hecho efectiva la cesión de los ingresos”*.

La GAJ señaló que de la disposición citada surgen los principios que deben respetarse al llevarse adelante la cesión en garantía habilitada por la primera parte del Numeral invocado.

El Servicio Jurídico destacó que la intervención del ORSNA debe apuntar a resguardar y fortalecer los intereses del ESTADO NACIONAL, a través de la incorporación de las pautas previstas en el ACTA DE ACUERDO DE RENEGOCIACIÓN CONTRACTUAL ratificada por Decreto N° 1799/07.

Refirió la GAJ que en ese orden es obligatorio garantizar en cualquier circunstancia, el normal funcionamiento del Grupo “A” de Aeropuertos del SISTEMA NACIONAL (SNA), evitando cualquier disminución en la calidad de la prestación y continuidad de los servicios aeroportuarios a cargo de AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A., por lo cual, incluso, ante un supuesto incumplimiento, deberá contemplarse un mecanismo que permita garantizar el normal funcionamiento de los mismos de conformidad con el Contrato de Concesión.

La GAJ manifestó que la comprobación de la acreditación de los recaudos exigidos por el ACTA ACUERDO a efectos de viabilizar la Cesión en Garantía de los ingresos de la Concesión constituye una materia técnica respecto de la que se ha expedido la GREYF.

Agregó el Servicio Jurídico que en lo que respecta a los artículos citados por el área técnica en su Informe, comparte la invocación realizada, resultando pertinente reafirmar que los documentos analizados reflejan las previsiones normativas aplicables, mencionando asimismo las siguientes cláusulas: ACUERDO MARCO: Especificidad del “Objeto” de dicho documento, el cual se circunscribe a: *“Objeto. El presente Acuerdo tiene por objeto fijar los términos y condiciones definitivos para la suscripción de la Documentación (según se la define más adelante), necesaria para instrumentar el diferimiento (en términos financieros) de las cuotas de capital correspondientes a los meses de agosto y noviembre de 2020 bajo los Préstamos Existentes, a través de alguna de las alternativas, a opción de los Bancos, que se detallan a continuación en la presente” (Punto 1. Términos y Condiciones); CONTRATO DE PRÉSTAMO: 2.3. “Por la presente, las Partes dejan expresa constancia de que la instrumentación del Préstamo, de acuerdo con lo establecido en el ACUERDO MARCO, no constituye una novación de las obligaciones asumidas por la Prestataria bajo los Préstamos Existentes en los términos del Artículo 933 y ss. de la Sección 3° del Capítulo 5°, del Título I del Libro Tercero del Código CIVILY COMERCIAL DE LA NACIÓN, y que se mantiene vigente la totalidad de las Garantías otorgadas por la Prestataria en Garantía de sus obligaciones bajo dichos Préstamos Existentes”. 15.2. “La Prestataria deberá solicitar y obtener la autorización del ORSNA respecto de la inclusión de cualquier suma adeudada bajo el presente Contrato como una obligación garantizada bajo el Fideicomiso en Garantía de los Préstamos. Dicha autorización deberá ser obtenida por la Prestataria con anterioridad a la realización de los desembolsos”; ADDENDA AL CONTRATO DE FIDEICOMISO: Considerando D. “Que de conformidad con la Cláusula 30.2 del ACTA ACUERDO, la inclusión de un Nuevo Préstamo bajo el Fideicomiso requiere la previa autorización del Órgano de Control, la cual deberá ser obtenida por el Fiduciante como condición precedente bajo cada uno de los documentos que instrumenten los Nuevos Préstamos”.*

Asimismo, la GAJ compartió la advertencia realizada por la GREYF al destacar que, ella, no está al tanto de que exista pronunciamiento alguno acerca de la validez de lo afirmado en el Numeral 8.19 del CONTRATO DE PRÉSTAMO, correspondiente a la Sección VIII - DECLARACIONES Y GARANTÍAS DE LA PRESTATARIA, el cual establece que: *“La Prestataria ha cumplido y continúa cumpliendo con la totalidad de sus obligaciones bajo el CONTRATO DE CONCESIÓN con excepción del pago del canon en virtud del Contrato de Concesión cuyo pago se encuentra suspendido desde marzo de 2020 a raíz de las consecuencias generadas en la Compañía por la decisión del Poder Ejecutivo de suspender el tráfico aéreo regular, local e internacional, mediante el cierre de fronteras dispuesto por el Decreto de Necesidad y Urgencia N° 297/2020 y sus normas complementarias y sus sucesivas prórrogas, así como las Resoluciones N° 143/2020 y N° 144/2020 de la Administración Nacional de Aviación Civil que dispusieron la suspensión de servicios de transporte aéreo de pasajeros hasta el 1° de septiembre de 2020, como consecuencia de la Pandemia y que la Compañía deberá regularizar una vez que se superen los efectos de la Pandemia y excepto por aquellos incumplimientos que no pudieren afectar en forma significativa y adversa el cumplimiento por parte de la Prestataria de sus obligaciones bajo el Préstamo” (v. PV-2020-53739753-APN-GREYF#ORSNA).*

El Servicio Jurídico agregó que idéntica advertencia a la referida en el párrafo precedente resulta aplicable al Numeral 8.5 del mismo documento (CONTRATO DE PRÉSTAMO) el cual expresa términos similares a los transcriptos precedentemente.

La GAJ sostuvo que la operación respecto de la cual se solicita la autorización del ORSNA debe respetar estrictamente las condiciones exigidas por las normas aplicables y expuestas en el desarrollo del presente, caso contrario no resultarían válidas, ni oponibles jurídicamente a este Organismo Regulador.

Concluyó el Servicio Jurídico señalando que no posee objeciones legales que formular a la autorización solicitada por AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A., en los términos de la presentación efectuada por Nota AA2000-

ADM-765/20 (IF-2020-53037109-APN-USG#ORSNA).

Cabe señalar que por RESFC-2020-57-APN-ORSNA#MTR del 18 de agosto del 2020, el Sr. Vicepresidente y la Sra. Primera Vocal del Directorio resolvieron autorizar al Concesionario AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 SOCIEDAD ANÓNIMA, conforme lo establece el Numeral 30 de la PARTE CUARTA del ACTA ACUERDO DE ADECUACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN, ratificada por Decreto N° 1799 de fecha 4 de diciembre de 2007, el requerimiento efectuado por AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 SOCIEDAD ANÓNIMA mediante Nota AA2000-ADM-765/20 de fecha 30 de julio de 2020, instruyendo a la GERENCIA DE REGULACIÓN ECONÓMICA Y FINANCIERA (GREYF), a la GERENCIA DE PLANIFICACIÓN AEROPORTUARIA (GPA) y a la GERENCIA DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA (GOIA) a llevar adelante los mecanismos administrativos pertinentes con la finalidad de auditar la aplicación de los fondos resultantes de los Contratos de Préstamo; correspondiendo en esta instancia su ratificación por este Cuerpo Colegiado.

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

1. Ratificar la RESFC-2020-57-APN-ORSNA#MTR suscripta por el Sr. Vicepresidente y la Sra. Primera Vocal del Directorio, con fecha 18 de agosto de 2020.

Punto 4 – El Sr. Secretario General somete a consideración el EX-2020-41427303-APN-USG#ORSNA por el que tramita actualmente la modificación de la composición de la COMISIÓN DE RECEPCIÓN DE BIENES Y SERVICIOS en virtud a lo dispuesto por el Artículo 84° del “REGLAMENTO DE RÉGIMEN DE CONTRATACIONES DE LA ADMINISTRACIÓN NACIONAL”, aprobado por el Decreto N° 1030/16.

Cabe recordar que por RESOL-2019-36-APN-ORSNA#MTR se resolvió: “*Designar como miembros titulares de la COMISIÓN DE RECEPCIÓN DE BIENES Y SERVICIOS de este Organismo Regulador a la Ing. Sandra Karina CICCARONI (DNI N° 18.132.019), al Lic. Exequiel FRANCHI (DNI N° 28.229.605) y al Lic. Juan Pablo PICASSO (DNI N° 23.222.831) como miembros titulares y como miembros suplentes, a la Lic. Leticia Carolina DALL’ OSPEDALE (DNI 23.506.085), a la Dra. Gabriela Sandra MIGLIAZZO (DNI N° 16.907.662) y al Lic. Juan José PALCHEVICH (DNI N° 12.194.881) y cumplido el primer año invertir los miembros titulares como suplentes y viceversa*” y por RESOL-2019-90-APN-ORSNA#MTR se dispuso modificar la composición de la mencionada Comisión, dejándose sin efecto la designación del Lic. Exequiel FRANCHI como miembro titular designándose en su lugar al Lic. Facundo Luis FLORY (DNI N° 24.053.961).

El Gerente de la GERENCIA DE REGULACIÓN ECONÓMICA Y FINANCIERA (GREYF) (ME-2020-18599817-APN-GREYF#ORSNA) requirió, a su vez, que se dejara sin efecto su designación en la COMISIÓN DE RECEPCIÓN DE BIENES Y SERVICIOS del ORSNA, en atención a las nuevas responsabilidades asignadas por la RESFC-2020-7-APN-ORSNA#MTR.

La GERENCIA DE RECURSOS HUMANOS (GRRHH) (PV-2020-45171801-APN-GRRHH#ORSNA) propició la modificación de la referida Comisión, dispuesta por la RES-2019-36-APN-ORSNA#MTR, y modificada por la RES-2019-90-APN-ORSNA#MTR.

La GRRHH propuso dejar sin efecto las designaciones del Lic. Juan Pablo PICASSO y del Lic. Facundo Luis FLORY, como miembros titulares de la mencionada Comisión, y designar en el mismo carácter al Ing. Cristian René JUAREZ y al Cdor. Pedro Hernán MANZI, elaborando el proyecto de Resolución (IF-2020-45170913-

APN-GRRHH#ORSNA).

En este sentido, el Departamento de Compras y Contrataciones, Patrimonio y Suministros de la GERENCIA DE ADMINISTRACIÓN Y PRESUPUESTO (GAYP) por medio de la PV-2020-53417427-APN-GAYP#ORSNA manifestó no tener objeciones respecto de los nuevos nombramientos en la composición de la COMISIÓN DE RECEPCIÓN DE BIENES Y SERVICIOS.

Al tomar intervención el Servicio Jurídico (IF-2020-55639327-APN-GAJ#ORSNA) recordó que el Artículo 84° del Decreto N° 1030/16 dispone: “*DESIGNACIÓN DE LOS INTEGRANTES DE LAS COMISIONES DE RECEPCIÓN. Los integrantes de las Comisiones de Recepción, así como los respectivos suplentes, deberán ser designados mediante un acto administrativo emanado de la autoridad competente para autorizar la convocatoria o aprobar el procedimiento, con la única limitación de que esa designación no deberá recaer en quienes hubieran intervenido en el procedimiento de selección respectivo, pudiendo no obstante, requerirse su asesoramiento*”.

La GERENCIA DE ASUNTOS JURÍDICOS (GAJ) mencionó que la OFICINA NACIONAL DE CONTRATACIONES (ONC) sostuvo que: “...*el Reglamento aprobado por el Decreto N° 893/12 exige que la Comisión de Recepción esté integrada necesariamente por tres (3) miembros titulares y tres (3) miembros suplentes (...) además la nueva normativa prescribe que los integrantes de la Comisión de Recepción, tanto titulares como suplentes, deberán ser designados mediante un acto administrativo, emanado de la autoridad competente para autorizar la convocatoria, con la expresa limitación de que esa designación no deberá recaer en quienes hubieran intervenido en el procedimiento de selección respectivo, sin efectuar salvedades ni excepciones al respecto más allá de poder requerirse su asesoramiento. De esto último se desprende que el Reglamento aprobado por el Decreto N° 893/12 establece una limitación más amplia que la contemplada en el reglamento anterior, en tanto la nueva normativa impide que integren la Comisión de Recepción no sólo quienes hayan intervenido en la adjudicación sino, lisa y llanamente, quienes hayan tenido algún tipo de intervención en cualquiera de las etapas del procedimiento de selección respectivo*”. (ONC - Dictamen N° 958 del 17 de Octubre de 2012).

El Servicio Jurídico señaló que lo expresado por la OFICINA NACIONAL DE CONTRATACIONES (ONC) resulta aplicable, teniendo en consideración la previsión contenida en el Artículo 84° del Decreto N° 1030/16.

Por lo tanto, el proyecto de Resolución elaborado concluye designando como miembros titulares de la COMISIÓN DE RECEPCIÓN DE BIENES Y SERVICIOS de este ORSNA a la Ing. Sandra Karina CICCARONI (DNI N° 18.132.019), al Ing. Cristian René JUAREZ (DNI N° 24.802.697) y al Cdor. Pedro Hernán MANZI (DNI N° 25.752.784) y a la Lic. Leticia Carolina DALL' OSPEDALE (DNI 23.506.085), a la Dra. Gabriela Sandra MIGLIAZZO (DNI N° 16.907.662) y al Lic. Juan José PALCHEVICH (DNI N° 12.194.881), como miembros suplentes.

Nuevamente, la GAJ concluyó señalando que no existen reparos jurídicos que oponer al dictado del acto administrativo proyectado.

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

1- Dejar sin efecto la RES-2019-36-APN-ORSNA#MTR, y la RES-2019-90-APN-ORSNA#MTR.

2- Designar como miembros titulares de la COMISIÓN DE RECEPCIÓN DE BIENES Y SERVICIOS de este Organismo Regulador a la Ing. Sandra Karina CICCARONI (DNI N° 18.132.019), al Ing. Cristian René

JUAREZ (DNI N° 24.802.697) y al Cdor. Pedro Hernán MANZI (DNI N° 25.752.784) como miembros titulares y como miembros suplentes, a la Lic. Leticia Carolina DALL' OSPEDALE (DNI 23.506.085), a la Dra. Gabriela Sandra MIGLIAZZO (DNI N° 16.907.662) y al Lic. Juan José PALCHEVICH (DNI N° 12.194.881).

3- Fijar un plazo de vigencia de DOS (2) años respecto de la presente conformación de la COMISIÓN DE RECEPCIÓN DE BIENES Y SERVICIOS.

4- Autorizar a los miembros del Directorio para que en forma individual o conjunta suscriban el correspondiente acto administrativo

Punto 5 – El Sr. Secretario General somete a consideración el EX-2020-43477018-APN-USG#ORSNA por el que tramita la denegatoria al pedido de Información Pública efectuada por la empresa NIRO CONSTRUCCIONES S.A. al amparo de la Ley N° 27.275 de Acceso a la Información Pública.

Cabe señalar que el solicitante requirió que se le brinde información de la gestión *“...en relación al FIDEICOMISO y a la cuenta fiduciaria del Patrimonio de Afectación para el financiamiento de Obras en los Aeropuertos que conforman el Grupo ‘A’ del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS - BNA -Fiduciario- (Nueva Terminal de Pasajeros, Aeropuerto Capitán Vicente A.Almonacid de la Provincia de La Rioja), monto de aquel, imputación del mismo y toda información relacionada a dicho fideicomiso y su Cuenta, que sea de relevancia y utilidad...”*.

La responsable de ACCESO A LA INFORMACIÓN PÚBLICA dio intervención a la GERENCIA DE ADMINISTRACIÓN Y PRESUPUESTO (GAYP), teniendo en cuenta las misiones y funciones asignadas a esa Gerencia por la Decisión Administrativa N° 161/19, solicitando tenga a bien intervenir en el ámbito de su competencia y observar, en particular, si existiría algún impedimento para que el particular acceda a la información solicitada.

Asimismo, aquella le informó que las causales por las cuales podría denegarse el acceso a lo solicitado se encontraban taxativamente enumeradas en el artículo 8° de la Ley N° 27.275 que dispone: *“Los sujetos obligados sólo podrán exceptuarse de proveer la información cuando se configure alguno de los siguientes supuestos: a) Información expresamente clasificada como reservada o confidencial o secreta, por razones de defensa o política exterior. La reserva en ningún caso podrá alcanzar a la información necesaria para evaluar la definición de las políticas de seguridad, defensa y de relaciones exteriores de la Nación; ni aquella otra cuya divulgación no represente un riesgo real e identificable de perjuicio significativo para un interés legítimo vinculado a tales políticas; b) Información que pudiera poner en peligro el correcto funcionamiento del sistema financiero o bancario; c) Secretos industriales, comerciales, financieros, científicos, técnicos o tecnológicos cuya revelación pudiera perjudicar el nivel de competitividad o lesionar los intereses del sujeto obligado; d) Información que comprometa los derechos o intereses legítimos de un tercero obtenida en carácter confidencial; e) Información en poder de la Unidad de Información Financiera encargada del análisis, tratamiento y transmisión de información tendiente a la prevención e investigación de la legitimación de activos provenientes de ilícitos; f) Información elaborada por los sujetos obligados dedicados a regular o supervisar instituciones financieras o preparada por terceros para ser utilizada por aquellos y que se refieran a exámenes de situación, evaluación de su sistema de operación o condición de su funcionamiento; g) Información elaborada por asesores jurídicos o abogados de la administración pública nacional cuya publicidad pudiera revelar la estrategia a adaptarse en la defensa o tramitación de una causa judicial o divulgare las técnicas o procedimientos de investigación de algún*

delito u otra irregularidad o cuando la información privare a una persona del pleno ejercicio de la garantía del debido proceso; h) Información protegida por el secreto profesional; i) Información que contenga datos personales y no pueda brindarse aplicando procedimientos de disociación, salvo que se cumpla con las condiciones de licitud previstas en la ley 25.326 de protección de datos personales y sus modificatorias; j) Información que pueda ocasionar un peligro a la vida o seguridad de una persona; k) Información de carácter judicial cuya divulgación estuviera vedada por otras leyes o por compromisos contraídos por la República Argentina en tratados internacionales; l) Información obtenida en investigaciones realizadas por los sujetos obligados que tuviera el carácter de reservada y cuya divulgación pudiera frustrar el éxito de una investigación; m) Información correspondiente a una sociedad anónima sujeta al régimen de oferta pública”.

Por último, se hizo saber que el Artículo 10 de la Ley N° 27.275 determina que si la solicitud se refiere a información pública que no obre en poder del sujeto al que se dirige se deberá remitir dentro del plazo de CINCO (5) días a quien la posea o a la Agencia de Acceso a la Información Pública, conforme lo cual se solicita tenga a bien atender el plazo en caso de corresponder

La GAYP (ME-2020-48930795-APN-GAYP#ORSNA) acompañó el ME-2020-48844327-APN-GAYP#ORSNA del Departamento Contable, donde se puso de manifiesto que en relación a la información solicitada sobre el FIDEICOMISO DE FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (FFSNA), es el BANCO DE LA NACIÓN ARGENTINA (BNA), en su carácter de Fiduciario, quien administra dichas Cuentas Fiduciarias de los Patrimonios de Afectación encontrándose la información solicitada en sus balances públicos subidos a su página web.

Recordó el área técnica que la información solicitada podría encontrarse exceptuada en los términos del Artículo 8° inciso c) de la ley 27.275.

Asimismo, agregó el mencionado Departamento que el fiduciante del FIDEICOMISO DE FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (FFSNA), o sea la empresa Concesionaria AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. se encuentra incluida en el Régimen de Oferta Pública de la Ley N° 17.811, lo cual configura un supuesto de negación de información previsto como excepción en el inciso m) de la Ley mencionada “Ut Supra”.

Por lo tanto, con estos fundamentos y por NO-2020-49305746-APN-ORSNA, suscripta por el Sr. Presidente del ORSNA, con fecha 29 de julio de 2020, se informó a la empresa NIRO CONSTRUCCIONES S.A. que el Departamento Contable dependiente de la GAYP de este Organismo Regulador tomó intervención manifestando, por medio del ME-2020-48844327-APN-GAYP#ORSNA, que: “...en relación a la información solicitada sobre el FIDEICOMISO DE FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS, el Banco de la Nación Argentina en su carácter de Fiduciario, es quien administra las cuentas fiduciarias de los patrimonios de afectación encontrándose la información solicitada en sus balances publicados en su página web. En este sentido se recuerda que la información solicitada podría encontrarse exceptuada en los términos del artículo 8° inciso c) de la ley 27.275. Asimismo, el fiduciante del FIDEICOMISO DE FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS, la empresa Aeropuertos Argentina 2000 S.A., se encuentra incluida en el régimen de oferta pública de la ley N°17.811, lo que configura un supuesto de información previsto como excepción en el inciso m) de la ley 27.275”.

En razón de ello, se llevó a conocimiento del solicitante que la información solicitada es de público acceso y se encuentra disponible y pudiéndose consultar en el sitio web del BANCO DE LA NACIÓN ARGENTINA (BNA), en razón de su carácter de Fiduciario del FIDEICOMISO DE FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA

NACIONAL DE AEROPUERTOS (FFSNA).

Entonces, y sin perjuicio de lo manifestado en el párrafo anterior, se comunicó a la empresa referida que el ORSNA resolvía la denegatoria a la solicitud de Acceso a la Información Pública restante, y solicitada en estas actuaciones, por encuadrar en la excepción prevista en el Artículo 8° incisos c) y m) de la Ley N° 27.275 de Acceso a la Información Pública, dejándose constancia que la respuesta de denegatoria de Información Pública es suscripta por la máxima autoridad de este Organismo Regulador, conforme designación establecida por Decreto N° 263/2020.

Finalmente, la responsable del área de ACCESO A LA INFORMACIÓN PÚBLICA notificó a la empresa NIRO CONSTRUCCIONES S.A., mediante NO-2020-49305746-APN-ORSNA#MTR, la denegatoria a la solicitud de Acceso a la Información Pública (IF-2020-49307302-APN-ORSNA#MTR), suscripta por el Sr. Presidente del ORSNA, correspondiendo en esta instancia su ratificación por parte del Directorio.

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

1. Ratificar la denegatoria efectuada por el Sr. Presidente del ORSNA respecto de la solicitud de Acceso a la Información Pública efectuada por la empresa NIRO CONSTRUCCIONES S.A., y que fuera notificada por medio de la NO-2020-49305746-APN-ORSNA#MTR.-

A las 12:40 horas y no siendo para más, se da por finalizada la reunión.