

ACTA N° 8/2016 DE REUNIÓN ABIERTA DE DIRECTORIO DEL ORGANISMO  
REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA)

El día 18 de noviembre de 2016, siendo las 12:00 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° 750/16 – Revisión de la Proyección Financiera de Ingresos y Egresos correspondientes al Año 2015. Tratamiento y Resolución.
2. Expediente N° 35/16 - Aprobación de "Estándar del servicio de provisión de Internet en forma inalámbrica (WIFI) en los aeropuertos del Grupo "A" de Aeropuertos del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA)". Tratamiento y Resolución
3. Expediente N° 1011/16 - Propuesta de Modificación de Porcentajes en el Adicional por Título. Tratamiento y Resolución.
4. Expediente N° 1010/16 - Propuesta de Modificación en la Distribución de los Planes de Obra Social de acuerdo al Nivel Escalonario. Tratamiento y Resolución.

Punto 1 – La Sra. Secretaria General somete a consideración el Expediente N° 750/16 por el que tramita la Revisión de la PROYECCIÓN FINANCIERA DE INGRESOS Y EGRESOS del año 2015.

Asisten para el tratamiento de este punto la Sra. Jefe de Departamento de Regulación y Evaluación Económica de los Aeropuertos de la GREF, Lic. Cecilia Castets y los Sres. Asesores del Directorio Ing. Manuel Biedma y Dr. Martín Garcés.

La GERENCIA DE REGULACIÓN ECONÓMICA Y FINANCIERA (Providencia GREF N° 516/16) señala que el Numeral 24.1 del ACTA ACUERDO ratificada por Decreto N° 1799/07, incorporó la Proyección Financiera de Ingresos y Egresos (PFIE) de la Concesión para el período 2006-2028, la que se encuentra expuesta en el Anexo 5 del mencionado instrumento y constituye el detalle de ingresos y egresos relacionados con la prestación de los servicios concesionados, incluyendo las obligaciones de inversión y el saldo de los reclamos mutuos entre el Estado Nacional y AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A.

La GREF expresa que el Numeral 29 de la Parte Cuarta del Acta – Términos y Condiciones incluidos en el Acuerdo - establece las pautas y mecanismos de revisión de la Proyección Financiera de Ingresos y Egresos, detallando los Numerales 29.1 al 29.3 detallan las cuestiones principales relacionadas con dicho proceso, delegando en el ORSNA la definición de los mecanismos y procedimientos técnicos específicos, con el

objeto de verificar y preservar el equilibrio entre las variables integrantes de la antedicha Proyección.

El área técnica manifiesta que la reglamentación de dichos mecanismos a cargo del ORSNA fue debidamente cumplimentada a través de su elevación a la entonces SECRETARÍA DE TRANSPORTE mediante Resolución ORSNA N° 111/08.

La GREF explica que en fecha 2 de agosto de 2016 remitió al Concesionario el documento "Bases para la Revisión de la Proyección Financiera de Ingresos y Egresos Año 2015" (Nota GREF N° 243/16), que resume los lineamientos principales que servirán de guía para la revisión en curso, incluyendo plazos, objetivos de la revisión, moneda, componentes de la proyección, proyecciones de tráfico, inversiones, calidad de servicio, mecanismos de participación de los usuarios e índices.

Asimismo informa el área técnica que con fecha 18 de agosto de 2016 (Nota GREF 257/16) solicitó al Concesionario la documentación respaldatoria para su debido control, dando inicio así al proceso de auditoría contable, el cual ha sido complementado mediante NOTAS GREF Nros. 291/16, 292/16, 305/16, 307/16, 310/16, 342/16, 346/16, 347/16 y 348/16, contestando el Concesionario mediante Notas AA2000 DIR-1631/16, AA2000 DIR-1632/16, AA2000 DIR-1655/16, AA2000 DIR-1669/16, AA2000 DIR-1670/16, AA2000, AA2000 DIR-1769/16, AA2000 DIR-1813/16, AA2000 DIR-1859/16, AA2000 DIR-1876/16, AA2000 DIR-1878/16, AA2000 DIR-1880/16.

Explica la GREF que el proceso de revisión económica es una herramienta que tiene por objeto principal ayudar al correcto funcionamiento de la concesión en los términos previstos contractualmente, en un entorno de calidad de servicio óptimo para los usuarios y con una administración eficiente de recursos.

La GREF explica que la presente revisión permitirá introducir ajustes a los factores claves de la Concesión, ya sea desde el punto de vista del operador como de los usuarios, dado que el objeto de la revisión no es únicamente acercar al Concesionario a un nivel de rentabilidad razonable sino que se constituye como la instancia propicia para evaluar el cumplimiento de los objetivos de la Concesión en su conjunto, e introducir eventualmente los ajustes necesarios tendientes a la consecución de estos objetivos en el largo plazo.

El área técnica sostiene que los preceptos que rigen el proceso de revisión tienen en cuenta los principios recomendados por la OACI a través de sus Documentos 9082/8 "Políticas de la OACI sobre Derechos Aeroportuarios y por Servicios de Navegación Aérea", 9562/2 "Manual sobre los aspectos económicos de los Aeropuertos" y 9980 "Manual sobre la privatización de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea", en particular respecto de cuestiones relacionadas con las acciones de vigilancia económica e imposición de derechos en los Aeropuertos.

La GREF sostiene que el objetivo de la revisión es entonces preservar el equilibrio entre las variables que integran la Proyección, siendo una muestra de dicho equilibrio cuando los ingresos no aeronáuticos junto con las tarifas aeroportuarias por los servicios prestados permiten recuperar, en el plazo estipulado y en las condiciones de calidad definidas, todos los costos asociados a su prestación, junto con una remuneración razonable para el operador de acuerdo al capital invertido, dadas las condiciones micro y macroeconómicas imperantes.

Luego de hacer mención a las revisiones anteriores, el área técnica manifiesta que ORSNA ha adoptado en las sucesivas revisiones los criterios y metodologías aplicadas por el ACTA ACUERDO.

Aclara la GREF que la Proyección Financiera de Ingresos y Egresos detalla en términos monetarios las previsiones relacionadas con los ingresos, estructura de egresos operativos, plan de inversiones y demás obligaciones asumidas por el Concesionario hasta la finalización del plazo contractual.

Con respecto a la Nota AA-2000-ADM-1321/16 presentada por AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A., el área técnica sostiene que no se ha considerado necesaria la realización de nuevas estimaciones de tráfico a las propuestas por el ACTA ACUERDO, por lo que se ha mantenido inalterable el criterio de uso de las mismas.

Destaca el área técnica que como es de uso habitual en cada instancia de revisión se ponderarán las obras de mantenimiento e inversión a realizar en los próximos períodos sobre la base de lo informado por las áreas técnicas competentes.

Asimismo, la GREF expresa que se considerarán los cambios en las condiciones micro o macroeconómicas que afecten las estructuras de egresos y costos de inversión definidos, en tanto alteren la ponderación de cada uno de los elementos considerados.

Por tal motivo, refiere el área técnica que luego de exponer el tratamiento de cada una de las variables explícitamente consideradas se analizará la evolución de variables contextuales como el índice de precios, la evolución del tráfico de pasajeros y aeronaves y el posicionamiento de los aeropuertos locales respecto de los niveles tarifarios en la región.

En línea con el análisis a realizar respecto del desempeño en materia de costos, calidad de servicio e inversiones, aclara la GREF que el ORSNA, en un todo de acuerdo con las pautas indicadas por la UNIREN, es competente para establecer metas de eficiencia en aquellos ítems que estime pertinentes.

El área técnica, propone que las variaciones que finalmente se definan en base al informe técnico emitido por esta área, de acuerdo con los usos y costumbres internacionales en la materia, entren en vigencia a los NOVENTA (90) días de dictado del Acto Administrativo correspondiente.

La GREF señala que con relación a la actualización de los componentes de la Proyección Financiera de Ingresos y Egresos y refiriéndose al Control de los Egresos Operativos, tomando como fuente de información aquella provista por el Concesionario referida a sus egresos operativos, a saber: Estados Contables, Informes de Contabilidad Regulatoria, información provista por el Sistema SAP, se llevaron a cabo los controles correspondientes a los fines de resguardar el uso eficiente de los recursos y establecer incentivos coherentes con los objetivos perseguidos.

Explica el área técnica que en primer lugar se realizó un trabajo de auditoría sobre una muestra de cuentas y partidas contables. Las cuentas fueron seleccionadas considerando aquellas que implicaran erogaciones efectivas de fondos, para posteriormente identificar las que por su magnitud o relevancia pudieran ser objeto de un análisis adicional.

La GREF manifiesta que para la selección de las partidas, por su parte, se utilizó una técnica de muestreo del tipo no probabilístico. Según criterios que permitieran generar evidencia confiable y suficiente se diseñó el tamaño y alcance de la muestra.

El área técnica destaca que una vez confeccionadas las muestras se realizó el análisis de la documentación remitida por AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A., etapa que tuvo como límite las presentaciones efectuadas por el Concesionario hasta la fecha de vencimiento acordado.

Destaca la GREF que los criterios de análisis para la tarea tuvieron que ver con la existencia del documento (factura), y su correcta confección, su no duplicación, período en el que se generó la erogación, etc. e informándose al Concesionario acerca de aquellos ítems que no fueron pasibles de validación en esta primera instancia (NOTA GREF N° 346/16).

El área técnica expresa que como resultado se descontaron de la base de costos del Concesionario aquellos ítems que no lograron ser verificados, es decir que los montos cuestionados no fueron tenidos en cuenta a los efectos de la presente revisión, no reconociéndose como costos sujetos a algún tipo de resarcimiento, sin que ello implique pronunciamiento alguno acerca de la naturaleza misma del gasto y su pertinencia.

Asimismo a través de la compulsión de información aportada por el Concesionario, en la que se resume el proceso realizado por el mismo para la liquidación de haberes de su personal, el área técnica informa que se pudieron validar aquellos conceptos que se mantenían pendientes en la Revisión Anual de la Proyección Financiera de Ingresos y Egresos de 2014, en lo referido a la composición de los saldos correspondientes a las siguientes Cuentas Contables: - 501010: SUELDOS Y JORNALES, - 501020: CARGAS SOCIALES, - 501030: S.A.C., y - 501040: VACACIONES

La GREF manifiesta que de existir a la fecha información pendiente de entrega, y teniendo en cuenta la necesidad de concluir con los análisis del caso, se extiende la posibilidad de completar la misma dentro de un plazo razonable con posterioridad al cierre de la presente, sin perjuicio de que en esta instancia se computará únicamente aquella información recibida de forma fehaciente y que se encuentre en condiciones óptimas para ser considerada.

El área técnica expresa que una vez descontados los montos correspondientes de acuerdo con lo comentado precedentemente, se procedió a realizar el análisis acerca de la pertinencia del gasto en cuentas seleccionadas.

Aclara la GREF que para evitar la doble contabilización de las deducciones, se analizó la pertinencia del gasto una vez concluida la auditoría contable.

Una vez contemplados los aspectos anteriormente descriptos, el área técnica destaca que se procedió a comparar el saldo resultante, una vez practicado el ajuste, con el valor surgido para el año 2014 en la revisión anterior, surgiendo de dicha comparación que los gastos en varias cuentas superaban ampliamente la cifra del año anterior, incluso considerando el efecto de la variación del Índice Global utilizado para la re-expresión de las variables en moneda constante.

La GREF sostiene que a partir del comportamiento mostrado por el Concesionario en el período bajo estudio, y teniendo en cuenta la evolución de los egresos prevista por la UNIREN y plasmada en el Acta Acuerdo de Adecuación del Contrato de Concesión se considera oportuno reducir el impacto de cierta línea de egresos, con el fin de propiciar un comportamiento eficiente por parte del Concesionario.

Con relación al control de los ingresos, la GREF señala que tomando como fuente de información los datos que surgen de la Contabilidad Regulatoria de la Concesión, se incorporaron a la Proyección los ingresos anuales reales ocurridos para cada uno de los rubros correspondientes, en base a las tarifas vigentes para los servicios regulados, ingresos que surgen de los Estados Contables de la Sociedad y han sido cruzados con los saldos que surgen de los Sistemas Informáticos (SAP).

El área técnica informa que los ingresos de la Concesión han sido subdivididos de la siguiente manera: 1) Ingresos de Fuente Aeronáutica: se trata de aquellos que se vinculan de forma directa con las operaciones aeronáuticas y sus precios se encuentran regulados por el Estado, incluyendo las tasas cobradas a las líneas aéreas por sus operaciones de aterrizaje, estacionamiento de aeronaves y embarque desde las pasarelas telescópicas, así como las tasas de uso de Aerostación abonadas por los pasajeros. Aproximadamente representaron el 48% de los ingresos totales de la Concesión para el año 2015 y 2) Ingresos de Fuente No Aeronáutica: representa los ingresos vinculados a las actividades de venta de bienes y servicios en el ámbito del aeropuerto. Dentro de este grupo se puede identificar: a) Ingresos comerciales: Aquellos relacionados con servicios comerciales explotados dentro del predio aeroportuario, desde confiterías, free shops, combustibles, servicios de rampa, negocios, etc.; b) Ingresos de la terminal de cargas: Aquellos circunscriptos a la operación de cargas aéreas y su relación con la importación y exportación de mercancías.

Destaca la GREF que sobre los mismos se han aplicado los controles habituales para evaluar su razonabilidad, destacándose que las técnicas de control aplicadas para uno y otro caso difieren en función de su distinta naturaleza.

Sostiene el área técnica que una fuente de información para la verificación de los ingresos aeronáuticos surge del mecanismo de circularización de saldos, consultándose a las líneas aéreas el total de ingresos generados en el aeropuerto y abonados al Concesionario y dicha fuente se contrasta con los declarados por este último.

Sostiene la GREF que en el caso de los ingresos por TASA DE USO DE AEROSTACIÓN se siguió como en versiones anteriores una metodología que evalúa la razonabilidad de los ingresos a partir de lo facturado, de la tasa abonada y de la cantidad de pasajeros, en virtud de la cual se compara un nivel de pasajeros teórico, que surge de dividir los ingresos por TUA internacional por la tasa correspondiente al tipo de cambio promedio de cada año, con los datos de pasajeros informados mensualmente por el Concesionario AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A.. Estas cifras son ajustadas por un porcentaje de pasajeros exentos.

Entiende la GREF que en función de los procesos de control desplegados la información contable correspondiente a los ingresos aeronáuticos percibidos por el Concesionario ha sido considerada como válida.

En lo concerniente a los datos referidos a los ingresos no aeronáuticos, el área técnica señala que se trabajó a partir de la información suministrada por los Informes de Contabilidad Regulatoria y también la información suministrada en el marco de la circularización de saldos de los prestadores.

Aclara la GREF que sin tener en cuenta los ingresos generados por la terminal de cargas, los ingresos no aeronáuticos han mostrado una dinámica positiva desde el inicio de las revisiones de la PFIE.

El área técnica expresa que en el año 2015 se verifica un incremento del TREINTA Y CINCO POR CIENTO (35%) para este tipo de ingresos en términos nominales, estimándose que para el año 2016 el crecimiento de los ingresos tanto aeronáuticos como no aeronáuticos será más pronunciado, por efecto de: 1) la Resolución ORSNA N° 168/2015 que puso en vigencia el Cuadro Tarifario hoy vigente y 2) la variación del tipo de cambio.

En lo referido a las estimaciones futuras, la GREF señala que se ha continuado con las correlaciones determinadas por el ACTA ACUERDO, pudiendo el ORSNA modificar las mismas ante la evidencia de cambios esperados en el desempeño de

alguna de las variables que afectan la generación y recaudación de ingresos. Así, es posible establecer, entre otras cuestiones, metas adicionales específicas en los casos en los que se esperan cambios que difieran significativamente de lo previsto en función del crecimiento del tráfico y su correlación con la variable en cuestión, generándose por tanto a raíz de lo anterior una alteración en el nivel de ingresos futuros.

Destaca el área técnica que en la presente revisión, tal situación se verifica en los siguientes rubros: a) Estacionamiento; b) Combustible; c) Publicidad; d) Hangares; y e) Tienda libre de impuestos.

Con relación a los Ingresos correspondientes a la Terminal de Cargas destaca la GREF que a partir del 1° de julio de 2009 se incorporaron a las actividades del Concesionario las correspondientes a la TERMINAL DE CARGAS (TCA) por los servicios de manipuleo y estadía de mercaderías en depósitos fiscales en los aeropuertos concesionados y desde ese momento, estas actividades son evaluadas y reguladas de la forma establecida para el resto de los ingresos de la concesión.

Si bien los ingresos correspondientes a la Terminal de Cargas son contemplados dentro del rubro de ingresos comerciales, en el análisis efectuado por el área técnica son tratados separadamente como una unidad de negocio diferente, a los efectos de poder evaluar con claridad la eficiencia y el desempeño de dicha unidad.

Asimismo, la GREF señala que los costos operativos de estas actividades, se mantienen también diferenciados del resto de los costos del Concesionario, de manera que fuera posible identificar en cada caso la contribución de los costos asociados a dichas actividades a los costos operativos totales.

Aclara la GREF que el régimen de precios que rige estas actividades si bien puede ser libremente establecido entre las partes, genera un tratamiento específico y requiere una aprobación expresa por parte del ORSNA.

Señala el área técnica que durante el proceso de la presente revisión no se consideró oportuno la realización de modificaciones al Cuadro Tarifario.

Con respecto a los egresos observados de TCA, la GREF destaca que los mismos fueron analizados en el marco de la totalidad de los egresos de AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. para la Concesión en su conjunto y en tal sentido fueron sometidos a las mismas pruebas de consistencia y apropiaciones.

Con relación a las Inversiones, explica el área técnica que se consideraron los costos regulados de los proyectos, verificándose que no resultarían alterados los compromisos asumidos y que los cambios que pudieran ser incluidos en los planes quinquenales se ajustasen a lo dispuesto en el Numeral 6.11 del ACTA ACUERDO.

Explica el área técnica que se efectuaron los controles físicos y contables pertinentes incorporando al modelo económico financiero los datos que surgen del Registro de Inversiones para el período 2006-2013, mientras que para el caso de los años 2014 y 2015 se han adoptado los datos provisorios que surgen de los documentos de trabajo del área de infraestructura y de contabilidad regulatoria.

Aclara la GREF que toda la información referida a la registración de inversiones está basada en el accionar que despliegan esta Gerencia en forma conjunta con la GERENCIA DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA, surgiendo el resultado de los mencionados controles, entre otras, de las Resoluciones ORSNA Nros. 1/09, 10/10, 42/10, 4/11, 28/12, 55/15, 131/15 y 177/15.

Con respecto a los datos de inversión futura, la GREF manifiesta que se han incorporado al modelo financiero los compromisos asumidos por el Concesionario ante el ESTADO NACIONAL, Numeral 6.2 del ACTA ACUERDO junto con las

inversiones adicionales a financiar con el saldo del FIDEICOMISO PARA REFUERZO DE OBRAS.

Aclara el área técnica que los valores correspondientes se han actualizado de acuerdo a los criterios fijados por el ACTA ACUERDO y que en caso de existir desajustes temporales entre la información estimada y la que oportunamente se registre, la misma será compensada en la primer revisión que tenga lugar, en un todo de acuerdo a lo establecido en el Numeral 8.1 de la Resolución ORSNA 111/08.

Con relación a los Patrimonios de Afectación, la GREF destaca que se incluyen en la Proyección Financiera de Ingresos y Egresos de la Concesión las implicancias correspondientes al Fideicomiso para Obras del Grupo A, al Banco de Proyectos 2012 aprobado por Resolución ORSNA N° 118/12 y al Refuerzo de Inversiones Sustanciales aprobado por la Resolución ORSNA N° 45/14.

Por otro lado, el área técnica sostiene que siendo que una de las obligaciones del Concesionario es prestar servicios en las condiciones de calidad estipuladas, no debe perderse de vista la necesidad de no permitir que la gestión aeroportuaria vaya en desmedro de la calidad de servicio, motivo por el cual a través de las áreas técnicas del ORSNA con competencia en la materia se han evaluado los niveles actuales de calidad de servicio en el Grupo "A" de Aeropuertos, tal como se anticipara en los Mecanismos de Revisión (Capítulo 4.1 – Principio Regulatorio) y el punto 8 de las Bases para la Revisión.

Con relación al informe de calidad 2015 de los principales aeropuertos explica el área técnica que se espera que todas aquellas deficiencias vinculadas a disponibilidad de espacios, accesibilidad y demás cuestiones que hacen a la infraestructura sean resueltas en el mediano plazo, señalando que sin perjuicio de ello, los grados de deficiencia se han considerado relativamente bajos en relación con la cantidad de atributos medidos por el Área de Calidad.

Con relación a los índices, el área técnica expresa que siendo que la Proyección se encuentra expresada en pesos constantes, los valores corrientes de los años transcurridos deben ajustarse para poder ser expresados en moneda uniforme.

El área técnica sostiene que no se han visto modificadas las polinómicas diseñadas por el ACTA ACUERDO, manteniéndose la coherencia al respecto en la aplicación de equivalencias en las monedas expresadas en distintos años y sin haberse recibido del Concesionario una propuesta alternativa.

Con relación a la confección de los índices en lo que hace a la falta de datos disponibles para los últimos meses de 2015 y la discontinuidad en la publicación de algunos de ellos, la GREF explica que en el caso del IPC se ha tomado en su reemplazo las variaciones que surgen del ÍNDICE DE PRECIOS DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES y asimismo, en el caso de ICC y el IPIM se aplicaron las variaciones informadas por INDEC desde enero de 2016. Para los meses faltantes, noviembre y diciembre de 2015, se estimó sobre la base de la variación del IPC ciudad, razón por la cual los índices calculados pueden sufrir variaciones producto de una mejora en las estimaciones.

Con relación al régimen de descuentos a líneas aéreas, la GREF manifiesta que el mismo se encuentra en aplicación desde la puesta en vigencia de la Resolución ORSNA N° 10/09, cuando en línea con lo estipulado por el Numeral 29.4 del ACTA ACUERDO se procedió a incorporar un sistema de bonificaciones a las tarifas aeroportuarias abonadas por las líneas aéreas.

Aclara el área técnica que lo anterior fue asimismo consensuado y plasmado en el acuerdo celebrado el 19 septiembre de 2008 entre el ORSNA, AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. y los representantes de las compañías aéreas a través de IATA, estableciéndose el descuento TREINTA POR CIENTO (30%) por sobre los valores de tasas vigentes a la firma del acuerdo.

El área técnica informa que desde su aplicación en marzo de 2009, las líneas aéreas y el mercado aerocomercial en su conjunto se han favorecido notablemente con la mencionada reducción, destacando la relevancia de la medida dispuesta por el ORSNA en la búsqueda de mayores oportunidades de desarrollo para las líneas aéreas, y con ellas para el transporte aerocomercial y el sistema aeroportuario.

De esta forma, la GREF señala que: 1) La TASA DE USO DE AEROSTACIÓN INTERNACIONAL en la REPÚBLICA ARGENTINA es una de las más elevadas de la región; 2) Todos los valores de tasas de cabotaje, ya sean los abonados por los pasajeros como por las líneas aéreas, se encuentran en niveles muy por debajo de los promedios regionales; 3) La TASA DE ESTACIONAMIENTO y ATERRIZAJE INTERNACIONALES se aproximan a los valores promedio para la región.

En función de lo expuesto la GREF manifiesta que los valores correspondientes a la TUA y estacionamiento de aeronaves de cabotaje se encuentran severamente rezagados y desde el punto de vista del Concesionario, la capacidad de financiamiento brindado por estas tasas se ha visto erosionada fuertemente durante los últimos años. Así, por ejemplo mientras la TUA de cabotaje representaba en 2006 el ONCE POR CIENTO (11%) de los ingresos en concepto de TUA, durante 2015 dicho porcentaje fue del OCHO POR CIENTO (8%), todo ello sin mencionar que el tráfico de cabotaje fue un NOVENTA Y CUATRO POR CIENTO (94%) superior en 2015 que en 2006.

Explica el área técnica que algo similar ocurre con la tasa de estacionamiento de aeronaves, ya que la misma cubría un CINCO POR CIENTO (5%) de lo recaudado en concepto de estacionamiento de aeronaves en 2006, mientras que su participación en 2015 fue del TRES POR CIENTO (3%).

Sostiene la GREF que de conformidad al resultado arrojado por el análisis de la PFIE surge: 1) Una reducción de la Tasa de Uso de Aerostación Internacional llevándola a niveles más cercanos a los promedios regionales; 2) Una reducción en la tasa de estacionamiento internacional de aeronaves, la que si bien se encuentra por debajo de los promedios regionales presenta un nivel tal que permitiría a través de su disminución convertirla en un elemento para viabilizar una política de fomento a las líneas aéreas; 3) Un incremento de la Tasa de Uso de Aerostación de Cabotaje y la tasa de estacionamiento de cabotaje de aeronaves a valores razonables dado los promedios regionales.

Con relación a las Proyecciones de Tráfico, la GREF destaca que el modelo económico financiero al emplear datos reales de ingresos tanto aeronáuticos como no aeronáuticos no requiere el uso de comparaciones respecto de las tasas de crecimiento pasadas, pero sin embargo resultan relevantes las proyecciones de tráfico a emplearse a partir del 2016, las cuales son consistentes con las consideradas por la UNIREN y oportunamente remitidas por este Organismo Regulador.

Aclara la GREF que cualquier shock imprevisto de la demanda podrá ser considerado en la próxima revisión tarifaria, haciendo que el eventual alejamiento de los parámetros respecto de lo observado persista a lo sumo durante un año, reduciendo el riesgo específico de la empresa y por lo tanto el costo de capital.

El área técnica sostiene que no obstante lo expuesto, y en mérito a la necesidad de contar con documentación en la materia, este Organismo podría requerir la realización de estudios con el objeto de estimar los niveles futuros de tráfico aéreo y contribuya, entre otros factores, a una proyección de demanda basada en técnicas y procedimientos establecidos a tal fin, radicando su importancia en el hecho de que las proyecciones son empleadas como coeficientes de correlación para la estimación de los ingresos y egresos de la concesión esperados para los años siguientes.

La GREF sostiene que en el informe elaborado se procedió al reequilibrio de las variables de la Proyección Financiera de Ingresos y Egresos (PFIE), de manera de asegurar la sustentabilidad del servicio en las condiciones pautadas entre el Concesionario y el ESTADO NACIONAL, incluyéndose entre estas las Inversiones a realizar, y contribuyendo de esta manera a proporcionar sustentabilidad al Contrato de Concesión para el cumplimiento de los objetivos de la misma.

Aclara el área técnica que se entenderá que la Concesión está en situación de Equilibrio Económico Financiero si las tarifas aeroportuarias por los servicios prestados permiten recuperar, en el plazo de la Concesión, y en las condiciones de eficiencia comprometida, todos los costos asociados a la prestación, incluyendo los costos operativos, de inversión e impositivos incurridos por el Concesionario, así como una remuneración determinada por el costo de capital.

Asimismo, la GREF observa que como consecuencia del resultado arrojado por la PFIE la Concesión es capaz de generar una serie de ingresos tal que, una vez contemplados los gastos normales de la operatoria, permitirá afrontar sin afectar la sustentabilidad de aquella un compromiso de obras en infraestructura aeroportuaria adicionales a las comprometidas como inversión directa por parte del Concesionario y esenciales para acompañar el incremento de tráfico esperado.

Concluye la GREF señalando lo siguiente: 1) Se recomienda continuar con el descuento del TREINTA POR CIENTO (30%) a las líneas aéreas que realicen vuelos internacionales y se encuentren en una situación de regularidad en el pago de Tasas Aeroportuarias, confirmándose de esta manera las políticas introducidas por Resolución ORSNA N° 10/09 en cuanto a la conveniencia y pertinencia de la aplicación del numeral 29.4. del ACTA ACUERDO; 2) Se destaca que aquellas líneas aéreas que no se encuentren en situación de regularidad en el pago de las Tasas Aeroportuarias no deben acceder al descuento mencionado en el párrafo anterior; 3) Otorgar al Concesionario un período de NOVENTA (90) días para completar la información faltante al momento de la presente revisión o que no se ajuste a los criterios de la Auditoría; 4) Proponer al Directorio la readecuación del Cuadro Tarifario de acuerdo al detalle que acompaña; 5) Proponer que la rendición efectiva de las modificaciones impuestas tenga lugar a los NOVENTA (90) días contados a partir de la entrada en vigencia del nuevo Cuadro Tarifario; 6) Como resultado del proceso de revisión surge que el Concesionario se encuentra en condiciones de asumir un mayor compromiso en materia de inversiones por encima de lo estipulado en el marco de ACTA ACUERDO; 7) Con relación a las deficiencias detectadas en materia de calidad, se cree pertinente comunicar al Concesionario la necesidad de cumplimentar los indicadores que aún no han sido satisfechos. Sin perjuicio de ello, el Concesionario podrá plantear aquellas razones estructurales que puedan impedir la concreción efectiva de los mismos o bien el desarrollo de planes de implementación futura a los fines de concretar las mejoras en los índices de calidad de servicio aeroportuario; y 8) A los efectos de guardar homogeneidad en la aplicación de derechos aeroportuarios se propicia hacer extensiva

la readecuación del Cuadro Tarifario a todos los Aeropuertos que integran el SNA, con excepción de aquellos que son administrados por privados mediante Concesiones Provinciales o Municipales, dado que dichas concesiones se rigen por un marco normativo particular, como es el caso de los Aeropuertos: “Almirante Zar” de la ciudad de Trelew, Provincia de Chubut; “Comandante Espora” de la ciudad de Bahía Blanca Provincia de Buenos Aires; “El Calafate” de Calafate de la Provincia de Santa Cruz ; “Malvinas Argentinas”, de la ciudad de Ushuaia de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur; “Pte Perón” de la ciudad de Neuquén Provincia de Neuquén.

Al tomar intervención el Servicio Jurídico (Dictamen GAJ N° 330/16) manifiesta que de la interpretación armónica de las normas, ya sea del Decreto N° 375/97, como del Decreto N° 1799/07, surge la competencia del Organismo para elaborar el monto de la nueva tarifa y para ponerla en ejecución.

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

El Servicio Jurídico agrega, por medio de la Resolución ORSNA N° 53/98, se puso en vigencia el Cuadro Tarifario inicial, que fijó las tarifas máximas que el Concesionario se encontraba autorizado a percibir por la utilización de los diversos servicios aeroportuarios.

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

El Servicio Jurídico refiere que la variación tarifaria contemplada en el nuevo Cuadro Tarifario fue producto de la revisión de la PFIE.

En virtud de ello el Servicio Jurídico señala que el ORSNA es el órgano competente para mantener en equilibrio la PFIE contribuyendo de esta manera a proporcionarle sustentabilidad a la Concesión para el cumplimiento de los objetivos de la misma.

Por lo que la GAJ destaca que el Ente Regulador tiene una competencia técnica específica que surge del marco regulatorio siendo el proceso de revisión económica una herramienta que tiene por objeto el correcto funcionamiento de la concesión en los términos previstos contractualmente en un entorno de calidad de servicio óptimo para los usuarios con una administración eficiente de los recursos.

Por lo que el Servicio Jurídico concluye su dictamen señalando que la Revisión correspondiente al año 2015 ha sido efectuada conforme el Mecanismo y Procedimiento para la Revisión de la Proyección Financiera de Ingresos y Egresos de la Concesión del Grupo “A” de Aeropuertos del SNA, elevada a la Secretaría de Transporte por Resolución ORSNA N° 111/08, y demás normativa aplicable, por lo que resulta procedente:

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

1. Incorporar copia certificada de la Providencia GREF N° 516/16 como Anexo I del Acta.
2. Aprobar la Revisión de la PROYECCIÓN FINANCIERA DE INGRESOS Y EGRESOS (PFIE) de la Concesión correspondiente al 31 de diciembre de 2015, conforme lo dispuesto por el Numeral 29 de la Parte Cuarta del ACTA ACUERDO DE ADECUACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN, ratificada por Decreto N° 1.799/07, la que se incorpora como Anexo II de la presente Acta, correspondiendo reequilibrar las variables contenidas en la Proyección, mediante una variación tarifaria.
3. Continuar con el descuento del TREINTA POR CIENTO (30%) a las líneas aéreas que realicen vuelos internacionales y se encuentren en una situación de regularidad en el pago de Tasas Aeroportuarias, confirmándose de esta manera las políticas introducidas por Resolución ORSNA N° 10/09 en cuanto a la conveniencia y pertinencia de la aplicación del Numeral 29.4. del ACTA ACUERDO, destacando que aquellas líneas aéreas que no se encuentren en situación de regularidad en el pago de las Tasas Aeroportuarias no accederán al descuento mencionado.
4. Otorgar al Concesionario un período de NOVENTA (90) días para completar la información faltante al momento de la presente revisión o que no se ajuste a los criterios de la Auditoría.
5. Readecuar el Cuadro Tarifario de acuerdo al Anexo III que se incorpora como parte integrante de la presente Acta.
6. Hacer extensiva la readecuación del Cuadro Tarifario a todos los Aeropuertos que integran el SNA, con excepción de aquellos que son administrados por privados mediante Concesiones Provinciales o Municipales, dado que dichas concesiones se rigen por un marco normativo particular, como es el caso de los Aeropuertos: "Almirante Zar" de la ciudad de Trelew, Provincia de Chubut; "Comandante Espora" de la ciudad de Bahía Blanca Provincia de Buenos Aires; "El Calafate" de Calafate de la Provincia de Santa Cruz ; "Malvinas Argentinas", de la ciudad de Ushuaia de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur; "Pte Perón" de la ciudad de Neuquén Provincia de Neuquén. Los Concesionarios y las respectivas Autoridades de Aplicación deberán remitir la información al ORSNA para que en forma conjunta se analicen los eventuales impactos que puedan haberse generado en las mencionadas concesiones a través del tiempo, en un todo de acuerdo con los respectivos marcos normativos.
7. Determinar que las variaciones tarifarias aprobadas por la presente acta tengan lugar a los NOVENTA (90) días contados a partir de la entrada en vigencia del nuevo Cuadro Tarifario.
8. Instruir a la GERENCIA DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA a llevar adelante las acciones pertinentes a los efectos de elevar propuestas al Directorio que contemplen la obligación del Concesionario AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. de asumir un mayor compromiso en materia de inversiones, como consecuencia de la PFIE aprobada por la presente acta.
9. Comunicar al Concesionario, con relación a las deficiencias detectadas en materia de calidad, la necesidad de cumplimentar los indicadores que aún no han sido satisfechos.

10. Autorizar al Sr. Presidente del Directorio del ORSNA a suscribir los actos administrativos pertinentes.

Punto 2– La Sra. Secretaria General somete a consideración e informa sobre el Expediente N° 35/14 por el que tramita la implementación del Servicio de Internet WIFI en los Aeropuertos del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA).

El DEPARTAMENTO DE CONTROL DE CALIDAD señala que entre las funciones del Organismo Regulador se encuentra la de velar por la calidad de los servicios aeroportuarios que se ofrecen en los aeropuertos, incluyendo entre ellos el servicio de WIFI.

El DCC, respecto del servicio en cuestión, manifiesta que toda vez que no existe una calidad mínima establecida que satisfaga las necesidades del usuario aeroportuario, se sugiere que el ORSNA establezca un estándar mínimo para garantizar un servicio adecuado.

Posteriormente, la GERENCIA DE REGULACIÓN ECONÓMICA Y FINANCIERA (Providencia GREF N° 342/16) acompaña el informe técnico del DEPARTAMENTO DE CONTROL DE CALIDAD y el proyecto de Resolución por medio del cual se promueve la adopción del "ESTÁNDAR DEL SERVICIO DE PROVISIÓN DE INTERNET EN FORMA INALÁMBRICA (WIFI) EN EL GRUPO "A" DE LOS AEROPUERTOS DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS", debiendo AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. proveer dicho servicio en forma gratuita en todos los aeropuertos del Grupo "A" de Aeropuertos del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA)".

El área técnica expuso que el objetivo fundamental de la reglamentación es establecer un estándar de calidad del servicio de internet inalámbrico (WIFI) en los aeropuertos del Grupo "A" de Aeropuertos del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA) que permitirá mejorar la experiencia del usuario, asegurando la seguridad y privacidad de la utilización del servicio.

Asimismo, explica la GREF que la regulación del mencionado servicio se realizará en etapas, resultando conveniente comenzar su aplicación por el Grupo "A" de Aeropuertos del SNA.

Por su parte ha tomado la intervención competente el DEPARTAMENTO DE SISTEMAS Y TECNOLOGÍA INFORMÁTICA (DSTI), quien ha manifestado su conformidad con la propuesta propiciada.

Al tomar intervención el Servicio Jurídico (Dictamen GAJ N° 216/16) señala que el Decreto N° 554/97 declaró de interés nacional el acceso de los habitantes de la REPÚBLICA ARGENTINA a INTERNET.

Expresa la GERENCIA DE ASUNTOS JURÍDICOS que las áreas técnicas, siguiendo los lineamientos mencionados, recomiendan que el ORSNA acompañe esta política de accesibilidad de la información y las comunicaciones, estableciendo que el servicio de WIFI sea provisto de manera gratuita para todos los usuarios aeroportuarios, considerando al servicio de internet provisto en forma inalámbrica (WIFI) como un "servicio básico aeroportuario"..

El Servicio Jurídico destaca como un deber del ORSNA regular la prestación y las características de la calidad de un servicio ofrecido dentro del ámbito aeroportuario, por lo tanto se establecerán las condiciones y características del servicio WIFI dentro de los Aeropuertos del Grupo "A" del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS

(SNA), siendo su principal destinatario el pasajero de transporte aerocomercial y los usuarios de los aeropuertos del referido sistema.

La GAJ aclara que la medida propiciada incorpora el servicio de WIFI al conjunto de prestaciones que se brindan en los aeropuertos del Grupo "A" del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA) favoreciendo de esta manera a los usuarios.

Con relación a la competencia del Organismo Regulador para dictar la medida, la GAJ sostiene que en el Decreto N° 375/97, entre las funciones del ORSNA, establece la de: *"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, inciso 1°), mientras que el Título Primero, Numeral 1, punto a) del Pliego de Bases y Condiciones aprobado por el Decreto N° 500/97 estableció que la finalidad que el ESTADO NACIONAL persiguió con la Licitación del Grupo "A" de Aeropuertos del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS al *"mejorar substancialmente la actual infraestructura y operación de los aeropuertos objeto de la presente licitación y llevarla a los mayores niveles de operatividad, seguridad, tecnología y confianza posibles, acordes con los estándares internacionales en la materia, de forma de garantizar la mejor prestación del servicio aeroportuario a los usuarios"* e *"Incrementar la calidad de la prestación del servicio aeroportuario a los efectos de beneficiar a los usuarios destinatarios de tales mejoras"* (Punto c).

Asimismo manifiesta el Servicio Jurídico que la Concesión para la administración, explotación y funcionamiento para los aeropuertos integrantes del Grupo "A" de Aeropuertos del SNA otorgada a AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. por medio del Decreto N° 163/98, exige que la administración y la explotación comercial que el Concesionario ejerce con exclusividad, se desarrolle respetando DOS (2) caracteres fundamentales: continuidad y calidad, respetando éste último determinados niveles de calidad de servicio.

Por su parte, en el Anexo I del citado Contrato de Concesión al regular los estándares de calidad aeroportuarios dispuso que: *"con respecto al diseño, construcción, operación, administración, mantenimiento, renovación, reemplazo, mejoras, desarrollo de los edificios, equipamiento, instalaciones y sistemas de la actividad aeroportuaria, los estándares aplicables serán los que establezca de manera prudente y razonable el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA)..."*.

La GAJ menciona que el estándar de calidad propiciado, establece el libre acceso y la gratuidad para los usuarios del servicio de internet inalámbrico en los aeropuertos integrantes del Grupo "A" de Aeropuertos del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA), resultando coincidente con la obligación dispuesta en el inciso I) del Numeral 13 del Contrato de Concesión, que puso en manos del Concesionario el deber de: *"Asegurar la igualdad, el libre acceso y la no discriminación en el uso de los servicios e instalaciones aeroportuarias en los términos establecidos en el Pliego y sus normas aclaratorias y complementarias"*.

Asimismo, el Servicio Jurídico destaca que el "REGLAMENTO GENERAL DE USO Y FUNCIONAMIENTO DE LOS AEROPUERTOS DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS" aprobado por la Resolución ORSNA N° 96/01, estableció en el Artículo 5.6.1 que el explotador aeroportuario deberá: *"Aplicar y cumplir el nivel de servicio y los estándares de calidad de atención al pasajero, usuario"*

y público en general, establecidos por el ORSNA o por la Autoridad de aplicación que corresponda".

Con relación al deber del Concesionario de cumplir con las pautas de calidad que establezca el ORSNA, el Servicio Jurídico señala que resulta necesario destacar que el Numeral 3 de la Parte Cuarta del ACTA ACUERDO aprobada por el Decreto N° 1799/07 dispuso: "A fin de mantener la calidad en la prestación de los servicios del GRUPO "A" del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS, el CONCESIONARIO deberá ajustarse y cumplir los estándares que se detallan en el ANEXO I al presente ACTA ACUERDO", mientras que el Anexo I del Decreto N° 1799/07 indicó que los estándares de calidad que establezca el ORSNA deberán ser prudentes y establecidos de manera razonable.

Recuerda la GAJ que, como antecedente reglamentario el Organismo Regulador, por la Resolución ORSNA N° 46/08 aprobó el "PROGRAMA DE MEDICIÓN DE FACTORES DE CALIDAD DE SERVICIO EN LOS AEROPUERTOS DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS".

Por otra parte, el Servicio Jurídico aclara que el estándar de calidad del servicio de WIFI propuesto se encontrará en permanente control, pudiéndose adaptar de acuerdo al avance o las complicaciones que se pudieran encontrar en su establecimiento, a fin de poder salvar cualquier deficiencia en su redacción original.

Destaca la GAJ que dicho control, encuentra su basamento normativo en la función que posee el ORSNA establecida en el inciso 23 del citado artículo 17 del Decreto N° 375/97, consistente en: "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".

Concluye el Servicio Jurídico señalando que no tiene observaciones jurídicas que formular al proyecto de acto administrativo por el cual se aprueba el "ESTÁNDAR DEL SERVICIO DE PROVISIÓN DE INTERNET EN FORMA INALÁMBRICA (WIFI) EN LOS AEROPUERTOS DEL GRUPO "A" DE AEROPUERTOS DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA)".

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

1. Aprobar el "ESTÁNDAR DEL SERVICIO DE PROVISIÓN DEL INTERNET EN FORMA INALÁMBRICA (WIFI) EN LOS AEROPUERTOS DEL GRUPO "A" DE AEROPUERTOS SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS", que como Anexo IV se incorpora a la presente Acta.
2. Instruir al DEPARTAMENTO DE CONTROL DE CALIDAD (DCC) y al DEPARTAMENTO DE TECNOLOGÍA INFORMÁTICA Y SISTEMAS (DTIS) a efectos que analice y verifique la provisión del servicio en los Aeropuertos del Grupo "A" de Aeropuertos del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS sobre la base del procedimiento aprobado en el Punto 1.
3. Autorizar al Sr. Presidente del Directorio a suscribir el acto administrativo pertinente.

Punto 3 – La Sra. Secretaria General somete a consideración el Expediente N° 1011/16 por el que tramita la modificación de la Resolución ORSNA N° 103/98, a fin de

incrementar el porcentaje del adicional por título para el personal del Organismo Regulador.

El DEPARTAMENTO DE RELACIONES LABORALES (Providencia DRL N° 469/16) señala que en la Resolución ORSNA N° 103/98 se fijaron los porcentajes del Adicional por Título de la siguiente manera: 1) TÍTULO UNIVERSITARIO O Terciario: a) Duración CINCO (5) años: VEINTICINCO POR CIENTO (25%); b) Duración CUATRO (4) años: VEINTE POR CIENTO (20%) y c) Duración TRES (3) años: QUINCE POR CIENTO (15%); y 2) TÍTULO SECUNDARIO: a) duración CINCO (5) años: DIEZ POR CIENTO (10%) y b) Duración TRES (3) años: SIETE COMA CINCO POR CIENTO (7,5%).

Señala el DRL que el adicional en cuestión fue creado en el año 1998, y tuvo por finalidad reconocer la formación académica y profesional del plantel de agentes que comenzaba a integrar el Organismo Regulador.

El área técnica manifiesta que la norma mencionada ha sido un incentivo para que el personal del ORSNA que no hubiese finalizado sus estudios los complete.

El DRL entiende que para el funcionamiento eficaz y eficiente del Organismo, resulta imprescindible contar con un destacado plantel de empleados profesionales, teniendo en cuenta que el ORSNA tiene un claro perfil técnico vinculado a sus misiones y funciones.

Explica el DRL que la modificación propiciada arroja los siguientes porcentajes en el siguiente orden: 1) TÍTULO UNIVERSITARIO O Terciario: a) Duración CINCO (5) años: TREINTA POR CIENTO (30%); b) Duración CUATRO (4) años: VEINTITRÉS POR CIENTO (23%) y c) Duración TRES (3) años: DIECISIETE POR CIENTO (17%) y 2) TÍTULO SECUNDARIO: a) Duración CINCO (5) años: DOCE POR CIENTO (12%), Duración TRES (3) años: SIETE COMA CINCO POR CIENTO (7,5%).

La GERENCIA DE ADMINISTRACIÓN Y PRESUPUESTO (Providencia GAP N° 916/16) informa que el gasto derivado de la propuesta efectuada por el DRL se encuentra contemplado en el total de créditos asignados a este Organismo Regulador para el ejercicio 2016, según Ley N° 27.198 de Presupuesto General de la Administración Nacional para el ejercicio 2016 sancionada el 28 de Octubre de 2015 (Boletín oficial el 4 de noviembre de 2015)

Al tomar intervención el Servicio Jurídico (Dictamen GAJ N° 329/16) señala que el Decreto N° 375/97 en su Artículo 24 establece que: *"Las relaciones entre el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos y su personal dependiente, se regirán por la Ley de Contrato de Trabajo, no siéndoles de aplicación el Régimen Jurídico Básico de la Función Pública"*.

Destaca la GERENCIA DE ASUNTOS JURÍDICOS que la modificación propiciada consiste en una mejora para los empleados del Organismo Regulador, incrementando los distintos porcentajes y generando un aumento en la remuneración de aquellos trabajadores del ente que cumplan o que a la actualidad cumplen con los requisitos requeridos para percibir el adicional.

Recuerda el Servicio Jurídico que mediante la Resolución ORSNA N° 103/98 se creó el "Adicional por Título", la cual establece que el adicional creado *"...surgerà de aplicar a la remuneración bruta establecida en el Decreto N° 365/08 los porcentajes"*.

La GAJ explica que el personal del Organismo Regulador se encuentra incluido en el Decreto N° 214/06 de fecha de 27 de febrero de 2006, mediante el cual se

homologó el "Convenio Colectivo de Trabajo General para la Administración Pública Nacional", el que en su Artículo 148 dispone: "La retribución del agente se compondrá de una asignación básica del nivel, asignación de la categoría o denominación equivalente, más adicionales, suplementos, bonificaciones e incentivos que correspondan a su situación de revista, de conformidad con las regulaciones que se establezcan en los Convenios Sectoriales".

Asimismo señala el Servicio Jurídico que en razón de tratarse de una mejora la misma no provoca o genera ningún tipo de perjuicio en las condiciones de los trabajadores, sino por el contrario, los beneficia no afectando de esta manera los principios establecidos por los Artículos 7 y 9 de la Ley de Contratos de Trabajo N° 20.744, a saber: "las partes, en ningún caso, pueden pactar condiciones menos favorables para el trabajador que las dispuestas en las normas legales, convenciones colectivas de trabajo o laudo con fuerza de tales, o que resulten contrarias a las mismas. tales actos llevan aparejada la sanción prevista en el artículo 44 de esta ley" y "En caso de duda sobre la aplicación de normas legales o convencionales prevalecerá la más favorable al trabajador, considerándose la norma o conjuntos de normas que rijan cada una de las instituciones del derecho del trabajo. Si la duda recayese en la interpretación o alcance de la ley, o en apreciación de la prueba en los casos concretos, los jueces o encargados de aplicarla se decidirán en el sentido más favorable al trabajador".

Destaca el Servicio Jurídico que el adicional que se propone reformar es reconocido por este Organismo Regulador como uno de los componentes de la remuneración, razón por la cual se busca continuar fomentando y promulgando la capacitación del personal a través del aumento de los porcentajes.

Por otra parte, la GAJ señala que debe tenerse presente, que conforme al artículo 23 inciso d) del Decreto N° 375/97, el Directorio posee competencia para administrar el patrimonio del Organismo Regulador.

A su vez entiende el Servicio Jurídico que tanto la Ley de Contrato de Trabajo N° 20.744 como el Decreto N° 214/06, establecen como principio fundamental la obligación del empleador de brindarle a su personal la posibilidad de capacitarse a fin de mejorar su formación personal, que en el caso del ORSNA resulta necesaria por tratarse de un ente de alto grado de tecnicismo, razón por la cual requiere de trabajadores que busquen constantemente perfeccionar su formación profesional.

La GAJ sostiene que el adicional propiciado deberá aplicarse y brindarse en un marco de igualdad a todo el personal que acredite el derecho a percibir el mismo, de acuerdo al porcentaje que en cada situación corresponda, conforme a lo estipulado en la normativa vigente.

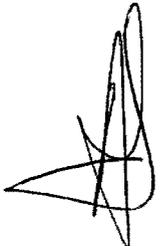
Concluye el Servicio Jurídico señalando que no tiene observaciones legales que formular a la modificación propiciada.

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

1. Modificar el Artículo 2° de la Resolución ORSNA N° 103/98, el que quedará redactado de la siguiente manera: "ARTÍCULO 2°.- Establecer que el adicional creado en el Artículo precedente surgirá de aplicar a la remuneración bruta establecida en el Decreto N° 365/98 los porcentajes que a continuación se indican, debiendo todos los títulos estar otorgados por entidades debidamente autorizadas por el MINISTERIO DE EDUCACIÓN Y DEPORTES, a saber: 1) TÍTULO UNIVERSITARIO O Terciario: a) Duración CINCO (5) años:

TREINTA POR CIENTO (30%); b) Duración CUATRO (4) años: VEINTITRÉS POR CIENTO (23%) y c) Duración TRES (3) años: DIECISIETE POR CIENTO (17%) y 2) TÍTULO SECUNDARIO: a) Duración CINCO (5) años: DOCE POR CIENTO (12%), Duración TRES (3) años: SIETE COMA CINCO POR CIENTO (7,5%).

2. Modificar el Artículo 3° de la Resolución ORSNA N° 103/98 el que quedara redactado de la siguiente manera: "ARTÍCULO 3°.- Establecer que el adicional que se crea por la presente resolución se liquidará a partir del 1° de diciembre de 2016, para lo cual el DEPARTAMENTO DE RELACIONES LABORALES y la GERENCIA DE ADMINISTRACIÓN Y PRESUPUESTO arbitrarán las medidas que resulten necesarias para la implementación de lo resuelto".
3. Autorizar al Sr. Presidente del Directorio a suscribir el acto administrativo pertinente.



Punto 4 – Con relación al Expediente N° 1010/16 los Sres. Directores proponen diferir su tratamiento para un mejor análisis.

A las 14:00 horas y no siendo para más, se dá por finalizada la reunión.

