

ACTA N° 9/2016 DE REUNIÓN ABIERTA DE DIRECTORIO DEL ORGANISMO
REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA)

El día 23 de diciembre de 2016, siendo las 11:00 hs, se reúne en Reunión Abierta en los términos del Anexo VIII del Decreto N° 1.172/03, en su Sede sita en Av. Costanera Rafael Obligado s/n, Edificio IV, Piso 2° - de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, el Directorio del ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA), con la presencia del Sr. Presidente del Directorio, Lic. Patricio DI STEFANO, del Sr. Vicepresidente Ing. Pablo Rafael ARAGONE y del Sr. Primer Vocal del Directorio, Dr. Pedro Antonio ORGAMBIDE. Asiste a la Reunión, la Sra. Secretaria General, Dra. Agustina EZEBERRY. Contándose con el quórum correspondiente, se da comienzo a la Reunión con el propósito de tratar el siguiente:

ORDEN DEL DÍA

1. Expediente N° 251/13 – Ratificación de escritos judiciales. Tratamiento y Resolución.
2. Expediente N° 1040/16 – Compensación personal del ORSNA. Tratamiento y Resolución.
3. Expediente N° 859/15 – Ratificación NOTA ORSNA N° 273/16. Tratamiento y Resolución.
4. Expediente N° 39/07 - Plan Maestro del Aeroparque "JORGE NEWBERY" - Análisis de funcionamiento de la Plataforma Industrial. Tratamiento y Resolución.
5. Expediente N° 409/10 – Plataforma Comercial del Aeroparque "JORGE NEWBERY". Tratamiento y Resolución.
6. Expediente N° 736/14 – Plan de Neutralización de Emergencias y Evacuación Pisos 2°, 3°, 4°, 5° y 6° del Edificio IV del Aeroparque "JORGE NEWBERY". Tratamiento y Resolución.
7. Expediente N° 967/16 – Nuevo Sistema Integrado de Combustible del Aeropuerto "MINISTRO PISTARINI" de EZEIZA. Tratamiento y Resolución.
8. Expediente N° 668/15 – Obra "Readecuación y Ampliación de la Terminal de Pasajeros" del Aeropuerto "EL TEHUELACHE" de la Ciudad de PUERTO MADRYN, PROVINCIA DEL CHUBUT. Tratamiento y Resolución.
9. Plan Auditoría Año 2017. Tratamiento y Resolución.
10. Expediente N° 48/10 - Tarifas aplicables al Aeropuerto "MALVINAS ARGENTINAS" de la Ciudad de USHUAIA, PROVINCIA DE TIERRA DEL FUEGO, ANTÁRTIDA E ISLAS DEL ATLÁNTICO SUR. Tratamiento y Resolución.

Punto 1 – La Sra. Secretaria General somete a consideración el Expediente N° 251/13 donde tramitan actualmente los pedidos de suspensión de plazos formulados por los apoderados del ORSNA en las causas judiciales que fueron iniciadas por algunos de los prestadores que ocupan los espacios ubicados en la Plataforma SUR (Industrial) del Aeroparque "JORGE NEWBERY" de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES.

Señala el Servicio Jurídico (Dictamen GAJ N° 439/16 y Providencia GAJ N° 467/16) que en el marco de la Resolución ANAC N° 810/13 y la Resolución ORSNA N° 123/12 se originaron las siguientes causas: a) Autos caratulados "ORSNA c/ BAIRES FLY S.A. s/ LANZAMIENTO LEY 17.091" que tramita ante el Juzgado Nacional en lo Contencioso Administrativo Federal N° 6 Secretaría N° 11 de la CABA; b) Autos caratulados "GLOBAL OIL c/ ORSNA s/ PROCESO DE CONOCIMIENTO" (Expediente N° 59.333/14) vinculado con la baja de la Carta Reversal suscripta con AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. cuyo objeto es el mismo espacio que ocupa BAIRES FLY S.A. en el Aeropuerto Internacional de SAN FERNANDO y tramita ante el Juzgado Nacional en lo Contencioso Administrativo Federal N° 3 Secretaría N° 5 de la CABA (Expediente N° 215/14).

Asimismo y con motivo del dictado de la Resolución ORSNA N° 79/10 se originó la causa que tramita por los autos: "LAN ARGENTINA S.A. c/ ORSNA s/ PROCESO DE CONOCIMIENTO" (Expediente N° 28.820/14) norma en virtud de la cual se instruyó al Concesionario respecto de la asignación de posiciones de estacionamiento servidas por pasarelas telescópicas en el Aeroparque "JORGE NEWBERY", en trámite ante el Juzgado Nacional en lo Contencioso Administrativo N° 9 Secretaría N° 18 de la CABA.

Explica la GERENCIA DE ASUNTOS JURÍDICOS que encontrándose en tratativas de solución las cuestiones vinculadas con los objetos de las causas judiciales originadas como consecuencia de las mencionadas resoluciones, los apoderados judiciales del ORSNA solicitaron suspender los plazos procesales en curso conforme lo autoriza el Artículo 157 del CÓDIGO PROCESAL CIVIL Y COMERCIAL DE LA NACIÓN, por VEINTE (20) días, solicitando luego prórroga de dicha suspensión, razón por la cual corresponde que este Cuerpo Colegiado ratifique las suspensiones realizadas en las causas mencionadas.

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

1. Ratificar los pedidos de suspensión efectuados por los apoderados del ORSNA en las siguientes causas: a) Autos: "ORSNA c/ BAIRES FLY S.A. s/ LANZAMIENTO LEY 17.091" que tramita ante el Juzgado Nacional en lo Contencioso Administrativo Federal N° 6 Secretaría N° 11 de la CABA; b) Autos "GLOBAL OIL c/ ORSNA s/ PROCESO DE CONOCIMIENTO" (Expediente N° 59.333/14) que tramita ante el Juzgado Nacional en lo Contencioso Administrativo Federal N° 3 Secretaría N° 5 de la CABA; y c) Autos "LAN ARGENTINA S.A. c/ ORSNA s/ PROCESO DE CONOCIMIENTO" (Expediente N° 28.820/14), que tramita ante el Juzgado Nacional en lo Contencioso Administrativo N° 9 Secretaría N° 18 de la CABA.

Punto 2 – La Sra. Secretaria General somete a consideración el Expediente N° 1040/16 por el que tramita la propuesta del DEPARTAMENTO DE RELACIONES LABORALES para conceder al personal de planta y contratado, de manera extraordinaria por única vez una compensación económica no remunerativa y no bonificable.

El DRL (Providencia DRL N° 492/16) señala que se ha podido verificar que el personal del Organismo Regulator se ha desempeñado con dedicación, responsabilidad, profesionalismo y esfuerzo destacable, lo cual permitió al ORSNA alcanzar los objetivos y metas propuestas para el presente año

Al tomar intervención el Servicio Jurídico señala que el Decreto N° 375/97 en su Artículo 24 establece que: *“Las relaciones entre el Organismo Regulador del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA) 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”*, teniendo el empleador en función de dicho marco normativo, facultades suficientes para organizar económica y técnicamente, en este caso el Organismo Regulador, atendiendo a los fines y a las exigencias del mismo (Artículos 64 y 65 de la Ley N° 20.744 de Contrato de Trabajo).

La GERENCIA DE ADMINISTRACIÓN Y PRESUPUESTO manifiesta que el gasto en cuestión 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.

Cabe señalar que en fecha 25 de noviembre de 2016, el Sr. Presidente del Directorio suscribió la Resolución ORSNA N° 103/16 por la que se concede al personal del ORSNA la compensación mencionada correspondiendo en esta instancia su ratificación por parte de este Cuerpo Colegiado.

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

1. Ratificar la Resolución N° 103 de fecha 25 de noviembre de 2016 suscripta por el Sr. Presidente del Directorio.

Punto 3 – La Sra. Secretaria General somete a consideración el Expediente N° 859/15 por el que tramita la Programación Física - Financiera para el período 2016-2019 del FIDEICOMISO DE FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS.

Cabe recordar que la Programación Física – Financiera 2016-2019 fue enviada al MINISTERIO DE TRANSPORTE (NOTA ORSNA N° 146/16) y aprobada por la SECRETARIA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE (NOTA S.G.T. N° 4253/16).

La GERENCIA DE ADMINISTRACIÓN Y PRESUPUESTO (Providencias GAP Nros. 809/16 y 935/16) teniendo en cuenta la mencionada programación y la información enviada por cada una de las gerencias del Organismo Regulador, propicia la Reprogramación Física – Financiera del período mencionado, adjuntando el correspondiente proyecto de nota, conforme lo establecido por el Artículo 23 del Contrato de FIDEICOMISO DE FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS, en la cual se incluyeron, excluyeron o rectificaron proyectos.

Al tomar intervención el Servicio Jurídico (Dictamen GAJ N° 300/16 y Providencia GAJ N° 469/16), reiterando los términos del Dictamen GAJ N° 121/16, destaca que el Artículo 23 del Contrato de Fideicomiso dispone que: *“Programación Financiera de las Cuentas Fiduciarias, la SECRETARÍA DE TRANSPORTE, previo informe del ORSNA, deberá remitir al Fiduciario, al inicio de cada ejercicio anual y para cada una de las Cuentas Fiduciarias de Afectación, un informe sobre los proyectos autorizados a ser financiados con los bienes fideicomitados”*.

Recuerda la GERENCIA DE ASUNTOS JURÍDICOS que la Programación Financiera de las Cuentas Fiduciarias es el detalle de los proyectos autorizados y financiados con los Bienes Fideicomitados que se remiten al Fiduciario (BANCO NACIÓN) al inicio de cada ejercicio anual, y/o cuando surja la necesidad de autorizar nuevos proyectos, en el cual se especifica el cronograma de desembolsos de cada Cuenta Fiduciaria, los beneficiarios de los mismos y todo otro dato que requiera el Contrato de Fideicomiso.

Aclara el Servicio Jurídico que la planificación se realiza de una manera suficientemente flexible como para adaptarse a circunstancias técnicas u operativas que demande el desarrollo de la actividad aeroportuaria, ello a los fines primordiales de que la alteración de determinadas circunstancias no represente un obstáculo que genere demoras en la efectiva realización del compromiso de inversión asumido.

Concluye la GAJ señalando que no tiene objeciones que formular a la reprogramación propiciada.

En fecha 13 de diciembre de 2016, el Sr. Presidente del Directorio suscribió la NOTA ORSNA N° 273/16 dirigida a la SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE TRANSPORTE, remitiendo las modificaciones de la Programación Física – Financiera para el período 2016-2019 oportunamente aprobada, correspondiendo en esta instancia su ratificación por este Cuerpo Colegiado.

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

1. Ratificar la NOTA ORSNA N° 273 de fecha 13 de diciembre de 2016 suscripta por el Sr. Presidente del Directorio.

Punto 4 – La Sra. Secretaria General somete a consideración el Expediente N° 39/07 en el cual actualmente tramita el análisis de la situación de la Plataforma Industrial del Aeroparque "JORGE NEWBERY" de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

A pedido de la GERENCIA DE ASUNTOS JURÍDICOS la GERENCIA DE OPERACIONES Y SEGURIDAD AEROPORTUARIA (MEMORÁNDUMS GOySA Nros. 96/16 y 238/16) se expide en relación a la Resolución ORSNA N° 176/15, mediante la cual se aprobó la ADENDA al PLANO de USOS del SUELO del AEROPARQUE "JORGE NEWBERY", que serviría de base para que el Concesionario elaborara la Actualización correspondiente al PLAN MAESTRO de AEROPARQUE a los CINCO (5) años de aprobado el mismo, estipulada en la Resolución ORSNA N° 18/06 "Manual de Procedimientos para la Confección y Aprobación de los PLANES MAESTROS de los Aeropuertos del SNA", enunciando los motivos por los cuales en el estado actual de cosas considera oportuno reelaborar la mencionada ADENDA, en función de las modificaciones que surgieron desde su aprobación a la fecha:

En ese sentido sostuvo que en el año 2012 la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC), mediante la Resolución N° 810/12, resolvió que: *"...a partir del 1° de agosto de 2013, el Aeroparque "Jorge Newbery" de la Ciudad Autónoma de BUENOS AIRES quedaba exclusivamente habilitado para la operación, en cualquier modalidad comercial u operativa, de aeronaves afectadas a empresas de transporte aéreo regular, cuya capacidad de transporte sea de por lo menos TREINTA (30) pasajeros."*

Explica la GOySA que el ORSNA dictó la Resolución ORSNA N° 123/12, mediante la cual dispone entre otras cuestiones que a partir del 1° de agosto de 2013, las instalaciones edilicias anexas a la Plataforma Industrial Sur, que en la actualidad sirven de guarda y mantenimiento de aeronaves de menor porte y otras, podrían ser entregadas para su uso exclusivo al ESTADO NACIONAL, a las Líneas Aéreas que operaran vuelos regulares internos e internacionales en dicho aeropuerto, con el fin de llevar a cabo tareas de guarda, mantenimiento y taller de reparación de aeronaves propias o de terceros y a las empresas que ofrecieran servicios de rampa, instruyéndose al Concesionario para que desarrollara un nuevo proyecto de señalamiento diurno en función de las diversas aeronaves que operarían en dicha plataforma, producto de la nueva configuración de las Posiciones de Estacionamiento.

El área técnica manifiesta que a la fecha no habiéndose concretado el traslado de los Hangares de Aviación General del Aeroparque, y no habiéndose concretado las obras planificadas en las reservas de espacio destinadas para la operación de aviación general específicamente, (tal el caso del Club de Aviones de SAN FERNANDO, etc.), que hubiesen posibilitado el traslado de la aviación general, la ANAC dicta la Resolución 1031/16, mediante la cual deroga la Resolución 810/12 y 1005/13, estableciendo que *“a partir de las 0 hora del 21 de noviembre de 2016, el Aeroparque “JORGE NEWBERY”, quedará habilitado a la operación entre otras cosas de aeronaves destinadas a aviación general, siempre y únicamente cuando cuenten con un peso Máximo de Despegue (MTOW) superior a TREINTA y UNA (31) toneladas, exclusivamente para el ascenso y descenso de pasajeros sujetas a disponibilidad de espacio para la operación terrestre. Estas aeronaves, operarían a través de la Terminal Sur de AEROPARQUE, quedando estrictamente prohibido el pernocte, limitando su permanencia en Plataforma Sur a DOS (2) horas”*.

La GOySA explica que ante la derogación de la Resolución ANAC N° 810/12, se debería seguir el mismo temperamento con la Resolución N° 123/12 dictada por este Organismo Regulador, en función de la operatoria actual, considerando necesario, con la correspondiente intervención de la Autoridad Aeronáutica, que el Concesionario evalúe el rediseño de las Posiciones de Estacionamiento existentes en la Plataforma Industrial de Aeroparque, incorporando nuevamente las de aviación general, con un criterio optimizador que asegure la operación segura y eficiente de dicha plataforma, tal cual lo enuncia la ANAC en el Artículo 4 de su nueva Resolución.

De este modo entiende el área técnica que no se podría concretar en una primera instancia, lo previsto en la Adenda del Plano de Usos del Suelo aprobado por Resolución ORSNA N° 176/15, la liberación de espacio en la Plataforma Industrial.

La GOySA señala que asimismo distintos proyectos incluidos en la referida adenda han sufrido modificaciones, como el referido a la ubicación de la Planta Única de Combustible, existiendo nuevos proyectos en estudio por parte de este Organismo tendientes a la ampliación de la Plataforma Comercial del aeropuerto.

Por otra parte, el área técnica refiere que aún no se ha definido la ubicación del Hangar Presidencial.

Asimismo el área técnica manifiesta que actualmente en el marco de la ampliación de la Terminal de Pasajeros hacia el sector norte, se están evaluando otras alternativas de desarrollo de la infraestructura hacia ese sector, que podría generar algún tipo de modificación en lo oportunamente planificado en la ADENDA.

En virtud de ello la GOySA señala que debería contemplarse la reelaboración de la ADENDA de Aeroparque, una vez que se definan los ítems enunciados precedentemente, con la correspondiente intervención del Departamento de Planificación, responsable de la planificación aeroportuaria y de los Organismos intervinientes, a fin de disponer de una documentación definitiva que contemple todos estos aspectos y que servirá como lineamiento para que el Concesionario elabore la ACTUALIZACIÓN del PLAN MAESTRO de AEROPARQUE, oportunamente aprobado por Resolución ORSNA N° 20/10, conteste a la Resolución ORSNA N° 18/06, “MANUAL DE PROCEDIMIENTO PARA LA CONFECCIÓN Y APROBACIÓN DE LOS PLANES MAESTROS DEL SNA”.

La GERENCIA DE REGULACIÓN ECONÓMICO FINANCIERA (MEMORÁNDUM GREF N° 96/16) remite el detalle del relevamiento efectuado con fecha 16 de diciembre de 2016 en el Aeroparque “JORGE NEWBERY”, consignando el estado de ocupación de cada uno de los espacios y el croquis de ubicación respectivo.

Del referido informe surge que en relación a los hangaristas que se encontraban en la plataforma industrial al momento del dictado de la Resolución ORSNA N° 123/12, a la fecha solamente se han producido los siguientes cambios: el Hangar Código SAEC AEP-HAGN016, el cual actualmente está disponible; el Hangar Código SAEC AEP-HANG010, en el cual hay un nuevo prestador y hay un terreno libre por demolición del hangar.

Al tomar intervención la GERENCIA DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA señala que con relación al Aeropuerto Internacional de SAN FERNANDO, se informa que si bien existen planes de desarrollo aeroportuario para la ampliación de su capacidad aeroportuaria, dicho aeropuerto actualmente no cuenta con la infraestructura suficiente para absorber las operaciones de Aviación General del Aeroparque "JORGE NEWBERY".

Por otro lado, señala el área técnica que el Aeropuerto Internacional "MINISTRO PISTARINI" de EZEIZA, cuenta con una Terminal de Aviación General (FBO) en el área de Chivatos, la cual es capaz de absorber las operaciones ejecutivas de mayor porte. No obstante ello, dichas instalaciones (Plataforma, Terminal, Rodajes, etc) no pueden incorporar en términos de capacidad operativa la totalidad de la Aviación General propia del Aeroparque.

La GERENCIA DE ASUNTOS JURÍDICOS toma intervención (Dictamen GAJ N° 368/16) señalando que la planificación aeroportuaria se desarrolla en base a las diferentes regulaciones nacionales e internacionales que aplican en la materia, siguiendo objetivos estratégicos generales diseñados por el Estado vinculados a mejorar la infraestructura, realizar las inversiones tendientes a atender la demanda creciente de transporte, propiciar el desarrollo social y económico, proteger a los usuarios sin generar situaciones de discriminación en función de la capacidad disponible, y satisfacer con infraestructura el desarrollo territorial, favorecer al turismo y las relaciones exteriores.

La GAJ señala que en ese contexto la planificación aeroportuaria es una herramienta sujeta a revisiones y actualizaciones continuas, con el fin de que la actividad se desarrolle dentro de los estándares establecidos por las autoridades locales y las instituciones internacionales como OACI y IATA.

El Servicio Jurídico agrega que en referencia al diseño y aplicación de la planificación aeroportuaria, se producen y utilizan dos elementos esenciales: la confección de un Plano de Usos del Suelo que marca los lineamientos del futuro de cada aeropuerto y que debe ser un insumo básico del desarrollo del segundo elemento, denominado como Plan Maestro.

La GAJ manifiesta que por su parte la Resolución ORSNA N°18/06 aprobó el "Manual de Procedimiento, Confección y Aprobación de Planes Maestros del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA)" que especifica que en atención al dinamismo que caracteriza la actividad aeronáutica se encuentra debidamente fundado el plazo de CINCO (5) años establecido para que sobre la base del Plano de Usos del Suelo que elabore el Organismo, los explotadores actualicen los planes maestros y presenten la documentación conforme con la normativa vigente para su análisis y posterior aprobación por parte del ORSNA con la intervención de los distintos Organismos con competencia técnica en los plazos y bajo el procedimiento allí establecido.

En ese señalamiento el Servicio Jurídico refiere que la Resolución ORSNA N° 72/08 aprobó el Plano de Usos del Suelo para el Aeroparque "JORGE NEWBERY" de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires que contempló la factibilidad de liberar espacio en la Plataforma Sur (industrial) y traslado de la Planta de Combustible, de manera de

poder disponer de espacio que permita el estacionamiento de mayor cantidad de aeronaves letra de Clave "C" (Tipo B-737; B-757, A 320 o similar porte) destinadas a la aviación comercial regular siempre y cuando -como señala la GERENCIA DE OPERACIONES Y SEGURIDAD AEROPORTUARIA-, se disponga de espacios en otros aeropuertos destinados a la aviación general que permita el traslado de la infraestructura existente y asimismo realizar las coordinaciones con las líneas áreas a fin de optimizar el uso de los espacios.

La GAJ agrega que el Plano de Usos del Suelo está dividido en 2 etapas, la primera abarca el período 2006-2014, mientras que la segunda se extiende al período 2015-2030. El Servicio Jurídico señala que asimismo el Numeral 10.1 de la parte cuarta del ACTA ACUERDO DE ADECUACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN ratificada por el Decreto N° 1799 del 4 de diciembre de 2007 dispone: *"El Estado Nacional en el marco de sus competencias exclusivas establecerá a través del ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA) los parámetros de planificación a los cuales deberá ajustarse el CONCESIONARIO para la elaboración de los respectivos Planes Maestros"*.

La GAJ recuerda que el documento Plan Maestro es el instrumento técnico donde queda establecida la Planificación de desarrollo del aeropuerto o sistema aeroportuario y el mismo debe ser considerado como un documento dinámico, sujeto a revisiones y actualizaciones regulares y periódicas que permitan mantener su actualidad y constituye una solución conveniente y eficaz que proporciona flexibilidad y contempla las ampliaciones y crecimientos del aeropuerto en sus tres escenarios (corto, mediano y largo plazo) sin dejar de lado el máximo desarrollo posible en base a la seguridad, eficacia y regularidad de las operaciones aéreas, el entorno aeroportuario, la seguridad operacional (*safety*), la seguridad de la aviación (*security*) y la facilitación.

El Servicio Jurídico manifiesta que según el Acta Acuerdo de Adecuación del Contrato de Concesión (Decreto N° 1799/07) el Plan Maestro: es el documento que contiene, a un nivel de directriz general, la evolución prevista de cada aeropuerto para todo el período de la Concesión, considerando la demanda de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, así como los niveles de satisfacción de los mismos de acuerdo a las normativas y estándares internacionales y locales, siendo responsabilidad del Concesionario su presentación, para su posterior aprobación por parte del ORSNA el encargado de aprobarlo, autorizar sus modificaciones y verificar su cumplimiento.

La GAJ agrega que el ORSNA dictó la Resolución ORSNA N° 20 del 18 de mayo de 2010 por el cual aprobó el Plan Maestro que fue elaborado por el Concesionario para el Aeroparque "JORGE NEWBERY" siguiendo los lineamientos planteados en el Plano de Usos del Suelo aprobado por la Resolución ORSNA N° 72/08 previendo la factibilidad conceptualmente la liberación de los Hangares.

Por otra parte, la GAJ refiere que la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE LA AVIACIÓN CIVIL (ANAC) dictó la Resolución ANAC N° 810 del 31 de octubre de 2012 que establece que a partir de las cero horas del día 1 de diciembre de 2012 y hasta las cero horas del día 1 de agosto de 2013, el Aeroparque "JORGE NEWBERY" de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES queda exclusivamente habilitado para la operación, en cualquier modalidad comercial u operativa, de las aeronaves afectadas a empresas de transporte aéreo regular, cuya capacidad de transporte sea de por lo menos TREINTA (30) pasajeros o aeronaves cuya capacidad de transporte sea inferior a TREINTA (30) pasajeros, que hayan obtenido la autorización correspondiente para establecer su base de operaciones en el Aeroparque "JORGE NEWBERY" de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES entre el día 15 de abril de 2011 y la fecha de publicación de dicha resolución, quedando habilitado para la operación, en

cualquier modalidad comercial u operativa, de aeronaves afectadas a empresas de transporte aéreo regular, cuya capacidad de transporte sea de por lo menos TREINTA (30) pasajeros.

Asimismo, el Servicio Jurídico señala que el ORSNA dictó la Resolución ORSNA N° 123/12 - y la Resolución ORSNA N° 127 del 29 de noviembre de 2012 que ordenó su publicación - por la cual requirió al Concesionario la revisión del Plan Maestro con anterioridad a la fecha consignada 2015 solicitando a AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. que adelante su presentación lo que importaría modificar los puestos de estacionamiento y el uso de las instalaciones edilicias anexas a la plataforma industrial.

Por otra parte la GAJ señala que la referida medida dispuso que a partir de las 00.00 horas del día 1° de agosto de 2013 las instalaciones edilicias anexas a la plataforma Sur (Industrial) del Aeroparque "JORGE NEWBERY" de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES que en la actualidad sirven de guarda y mantenimiento de aeronaves de menor porte y otras podrán ser entregadas para su uso exclusivo al Estado Nacional; a las líneas aéreas que operen vuelos regulares internos e internacionales en dicho aeropuerto con el fin de llevar a cabo tareas de guarda, mantenimiento y taller de reparación de aeronaves propias y de terceros y a las empresas que ofrecen servicios de rampa en el aeropuerto.

El Servicio Jurídico agrega que en el marco del dictado de la Resolución ORSNA N° 123/12 el ORSNA dictó en su consecuencia por las cuales intimó a los prestadores que ocupaban las instalaciones edilicias anexas a la Plataforma Sur (Industrial) del Aeroparque "JORGE NEWBERY" para que en el plazo perentorio de 10 días corridos haga entrega de las mismas y en el caso de incumplimiento se articule la acción de lanzamiento, según el especial procedimiento de la Ley 17.091.

Sin perjuicio de ello la GAJ refiere que los prestadores alcanzados promovieron acciones judiciales y en consecuencia se dictaron medidas cautelares que motivaron que los mismos a pesar de tener por vencido el derecho a seguir ocupando las instalaciones edilicias anexas a la plataforma industrial siguieran operando la Aviación General en esa plataforma aún con la nueva demarcación realizada por el Concesionario apta para aeronaves letra de Clave "C" una posición para letra de clave D y tres helipuertos como refiere la GERENCIA DE OPERACIONES Y SEGURIDAD AEROPORTUARIA, trayendo ello como consecuencia un desorden en lo que atañe a las aeronaves de pequeño porte.

La GAJ refiere que la ANAC dictó la Resolución ANAC N° 1031/16, por la cual se derogó la Resolución ANAC N° 810/12 y la Resolución ANAC N° 1005/13 (que había prohibido la instrucción de escuelas de vuelo en el Aeropuerto de San Fernando), estableciendo que a partir del 21 de noviembre de 2016 el Aeroparque Metropolitano quedará habilitado a la operación, entre otras, de aeronaves destinadas a la aviación general, siempre y cuando cuenten un peso máximo de 31 toneladas, exclusivamente para el ascenso y descenso de pasajeros sujetas a disponibilidad de espacio para la operación terrestre.

El Servicio Jurídico manifiesta que la Resolución ANAC N° 1031/16 señala que luego de transcurridos TRES (3) años desde la aplicación de las restricciones establecidas por la Resolución ANAC N° 810/2012 en el Aeroparque "Jorge Newbery", no se ha producido el impacto significativo pronosticado en oportunidad de la aplicación de la medida mencionada. y que la demanda no ha alcanzado a la oferta, a excepción de situaciones generadas en períodos acotados y en temporadas específicas en las cuales se han evidenciado demoras por motivos de orden técnico comercial y no por un aumento sostenido de la demanda sin saturarse la capacidad del Aeropuerto.

La GAJ señala que en consecuencia, a la fecha no se concretó el traslado de los hangares de la aviación general, tal como fue previsto oportunamente.

En virtud de lo antes expuesto el Servicio Jurídico señala que a los fines de reordenar las operaciones en la plataforma industrial (SUR) del Aeroparque "JORGE NEWBERY" y hasta que se concreten las obras de infraestructura que permitan trasladar las mismas a otros aeropuertos alternativos, frente al dictado de la Resolución ANAC N° 1031/16, resulta necesario dejar sin efecto la Resolución ORSNA N° 123/12, y en ese orden instruir al Concesionario a que desarrolle un nuevo proyecto de señalamiento diurno correspondiente a dicha plataforma acorde a las diversas aeronaves que operarán en la misma como consecuencia de lo antes indicado.

Asimismo, el Servicio Jurídico en función de lo hasta aquí previsto aconseja instruir a la GERENCIA DE OPERACIONES Y SEGURIDAD AEROPORTUARIA del ORSNA a adoptar las medidas necesarias para que se actualice la Adenda al Plano de Usos del Suelo.

En consecuencia la GAJ propicia dejar sin efecto las intimaciones que fueron cursadas a los fines de hacer efectivo el artículo 3 de la Resolución ORSNA N° 123/12 respecto de las empresas que en la actualidad continúan las instalaciones edilicias anexas a la plataforma industrial (SUR) del Aeroparque "JORGE NEWBERY" y a esos fines, instruir al Concesionario para que realice las tratativas que resulten necesarias.

Oído lo expuesto y luego de un debate el Directorio del ORSNA RESUELVE:

- 1- Dejar sin efecto las Resoluciones ORSNA N° 123/12 y N° 127/13.
- 2- Consecuentemente dejar sin efecto las intimaciones cursadas por Resoluciones ORSNA dictadas como consecuencia de la Resolución N° 123/12.
- 3- Instruir a GOySA a readecuar la Adenda al Plano de Usos del Suelo, aprobada por Resolución ORSNA N° 176/15.
- 4- Instruir al Concesionario AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. a que desarrolle un nuevo proyecto de señalamiento diurno correspondiente a dicha plataforma acorde a las diversas aeronaves que operan en la misma como consecuencia de lo resuelto en el punto 1. Dicho proyecto deberá ser sometido a la evaluación y aprobación de este Organismo Regulador con la intervención de la Autoridad Aeronáutica, previo a su ejecución, en un todo de acuerdo a lo establecido en la reglamentación vigente aprobada por Resolución ORSNA N° 36 de fecha 14 de mayo de 2008 del ORSNA.
- 5- Autorizar al Sr. Presidente del Directorio y/o al Sr. Vicepresidente del ORSNA a suscribir el acto administrativo pertinente.

Punto 5 – La Sra. Secretaria General somete a consideración el Expediente N° 409/10 por el que tramitan las cuestiones relativas a la Resolución ORSNA N° 79/10.

La GERENCIA DE ASUNTOS JURÍDICOS (Providencia GAJ N° 387/16) solicitó a la GERENCIA DE OPERACIONES Y SEGURIDAD AEROPORTUARIA que informe si las circunstancias que fueron meritadas por la Gerencia respecto del uso de la plataforma comercial del Aeroparque Metropolitano "JORGE NEWBERY" se mantienen en la actualidad a los fines de poder evaluar la viabilidad de dejar sin efecto la instrucción que fue impartida al Concesionario mediante la Resolución ORSNA N° 79/10.

La GERENCIA DE OPERACIONES Y SEGURIDAD AEROPORTUARIA (Providencia GOySA N° 866/16) señala que desde la óptica de las operaciones y aspectos técnicos, surge que la situación o layout de plataforma y medios del Aeroparque "JORGE NEWBERY" ha cambiado, ya que hoy se dispone de NUEVE (9)

pasarelas telescópicas y un puente, situación que amerita un nuevo análisis para determinar si efectivamente se justifica dar prioridad en la asignación de posiciones de estacionamientos servidas por pasarelas de embarque/desembarque conforme instruí la Resolución ORSNA 79/10.

Asimismo manifiesta el área técnica que elaboró el informe de fecha 4 de octubre de 2016, realizando un análisis correlativo de la información de las Normas y Métodos Recomendados (SARPs=Standard and recommended Practices) de la ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI), de la documentación de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACION CIVIL (ANAC), de la documentación del ORSNA,

El área técnica refiere que en las Normas y Métodos Recomendados de la Facilitación Aeroportuaria que versan sobre cuestiones relacionadas con la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea, se establece que los Estados tienen obligación de *“adoptar, mediante la promulgación de reglamentos especiales o de otro modo, todas las medidas posibles para facilitar y acelerar la navegación de las aeronaves entre los territorios de los Estados contratantes y para evitar todo retardo innecesario a las aeronaves, tripulaciones, pasajeros y carga, especialmente en la aplicación de las leyes sobre inmigración, sanidad, aduana y despacho”*.

La GOySA manifiesta que para cumplir con esta premisa los Explotadores de Aeronaves comunican a los Explotadores de Aeropuertos y organismos gubernamentales competentes, con confidencialidad comercial, sus planes respecto al servicio, los horarios y la flota en el aeropuerto, a fin de permitir la planificación racional de las instalaciones y servicios en relación con el tráfico previsto.

Destaca el área técnica que siguiendo dichas pautas se asignan los “slots”, que son permisos otorgados por la autoridad competente para una operación aérea programada, que permite al Explotador de Aeronaves utilizar toda la infraestructura aeroportuaria necesaria para realizar salidas o llegadas en un aeropuerto en una fecha y hora específicas.

La GOySA aclara que los permisos se determinan y asignan previo haber realizado un análisis de capacidad y demanda exhaustivo y periódico utilizando los métodos reconocidos más comunes, debiendo evaluarse en especial la capacidad y la demanda cuando existan cambios significativos en la infraestructura aeroportuaria, en sus prácticas operativas o en los patrones de demanda.

Asimismo, entiende el área técnica que el análisis debe considerar de forma objetiva la capacidad de la infraestructura aeroportuaria para ajustar la demanda a los niveles de servicio deseados, tales como los tiempos de espera y los niveles de congestión o de retrasos, debiendo asumir que las instalaciones del aeropuerto se gestionan de forma eficiente y que cuentan con el personal suficiente.

Señala la GOySA que el Explotador del Aeropuerto asignará los puestos de estacionamiento de las aeronaves en Plataforma, coordinando dicha tarea con el Servicio de Dirección de Plataforma o con la oficina ARO-AIS, quien informará las posiciones de estacionamiento asignadas al Comandante de la aeronave.

El área técnica expresa que el estacionamiento en posición de contacto mediante pasarela telescópica asignada deberá ajustarse al tiempo y forma establecidos por el Explotador del Aeropuerto.

La GOySA sostiene que a fin de evitar circunstancias tales como problemas de retrasos en las operaciones para el estacionamiento de aeronaves, embarque/desembarque de pasajeros, de pasajeros con movilidad reducida, evitar la afectación de los slots asignados a los distintos Explotadores de Aeronaves, incremento significativo e innecesario en el nivel de riesgo en materia de Seguridad Operacional,

deben arbitrarse todas las medidas posibles para facilitar y acelerar la navegación de las aeronaves.

Señala el área técnica que los puestos de estacionamiento, slots y todo otro servicio aeroportuario para los explotadores de aeronaves deben asignarse a las compañías aéreas de forma imparcial, transparente y no discriminatoria, basándose en los parámetros operativos y de coordinación aplicables.

Asimismo destaca el área técnica que de ningún modo se observa en el "REGLAMENTO GENERAL DE USO Y FUNCIONAMIENTO DE LOS AEROPUERTOS DEL SISTEMA NACIONAL (REGUFA)" ni de la información aeronáutica relacionada, constancia alguna de la obligación de una asignación de prioridad operativa para el estacionamiento de aeronaves en las pasarelas telescópicas del Aeroparque "JORGE NEWBERY" de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES.

Concluye la GOySA sosteniendo que en virtud de que la situación o layout de plataforma y medios del Aeroparque "JORGE NEWBERY" ha cambiado, a diferencia del estado de cosas que regía al tiempo del dictado de la Resolución ORSNA N° 79/10, ya que hoy se dispone de NUEVE (9) pasarelas telescópicas y un puente, desde el punto de vista de las operaciones aéreas las prioridades de estacionamiento en pasarela telescópica a las aeronaves en el Aeroparque "JORGE NEWBERY", deben darse por igual a todos los Explotadores de Aeronaves, por orden de llegada de las aeronaves, por cumplimiento de horarios según el slot otorgado por la autoridad competente, con estricto cumplimiento por parte del Explotador Aéreo del correspondiente turnaround estandarizado para el tipo de aeronave que opera.

La GERENCIA DE REGULACIÓN ECONÓMICA FINANCIERA (Providencia GREF N° 590/16) recuerda que en oportunidad de realizar un análisis sobre la cuestión en el año 2010, las pasarelas telescópicas resultaban un bien/servicio escaso con relación a la demanda de operaciones aéreas que registraba el Aeropuerto en aquel momento.

Es por ello que el área técnica señala que las conclusiones arribadas en aquel entonces deben observarse bajo el prisma de la situación allí imperante, respecto del tráfico aéreo, los servicios vinculados, la tecnología disponible, los tiempos de rotación, los análisis de capacidad y demanda realizados en función de los horarios y las flotas respectivas y la infraestructura disponible.

Señala la GREF que la situación actual es sustancialmente superior a la existente al momento del dictado de la Resolución ORSNA N° 79/10 donde había solo CUATRO (4) pasarelas telescópicas en el Aeroparque "JORGE NEWBERY", siendo este crecimiento concretado, una excelente oportunidad a los fines de lograr una mejora en la calidad de los servicios brindados a los usuarios del Aeropuerto, en condiciones de eficiencia y justicia en la asignación.

El área técnica manifiesta que en términos cuantitativos y de acuerdo con los datos existentes en el área, entre el año 2010 y 2015 el crecimiento en el número de operaciones ha sido de alrededor del QUINCE POR CIENTO (15%) y las operaciones mensuales promedio entre 2016 son inferiores a las correspondientes al año 2015.

La GERENCIA DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA (Providencia GIA N° 1126/16) informa que en la actualidad la terminal de pasajeros del Aeroparque "JORGE NEWBERY" cuenta con NUEVE (9) pasarelas telescópicas situación sustancialmente diferente al contexto que presentaba el aeropuerto en el año 2010, previo a la puesta en funcionamiento del Edificio IV, el cual no solo incrementó la cantidad de posiciones de contacto sino también las áreas de preembarque, arribos y servicios afines.

Asimismo expresa la GIA que se encuentra en gestión un proyecto para la instalación de una nueva pasarela telescópica en la Posición N° 6, obra programada para el año 2017, como así también el proyecto de ampliación de la terminal de pasajeros (Edificios VII y VIII), el cual prevé incorporar un mínimo de CUATRO (4) mangas adicionales.

Al tomar intervención el Servicio Jurídico (Dictamen GAJ N° 369/16) señala que AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A., en su carácter de explotador del Aeroparque Metropolitano "JORGE NEWBERY", es el que asigna los recursos de posiciones de estacionamiento con pasarelas telescópicas en los aeropuertos del Grupo "A" del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA).

Recuerda la GERENCIA DE ASUNTOS JURÍDICOS que el Numeral 19.1, Parte Cuarta de la citada Acta Acuerdo establece que: *"El Concesionario tendrá a su cargo el control y Coordinación de las operaciones y actividades en plataforma, bajo la supervisión de la Autoridad Aeronáutica responsable de la seguridad operacional. Todo ello, sin perjuicio de las funciones de control que le correspondan a la POLICÍA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA (PSA)"*.

Asimismo, señala el Servicio Jurídico que el Numeral 16.1 del "REGLAMENTO GENERAL DE USO Y FUNCIONAMIENTO DE LOS AEROPUERTOS DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (REGUFA)", aprobado por la Resolución ORSNA N° 96/01, dice que: *"El desplazamiento en el área de plataforma y la utilización del mismo se regirá por las disposiciones que fije el Explotador del Aeropuerto quién coordinará con el Jefe del Aeropuerto los aspectos operativos y de seguridad"*, mientras que el Numeral 16.10 del REGUFA al regular el tiempo de estacionamiento en el puesto asignado establece que: *"El estacionamiento en el puesto asignado en plataforma deberá ajustarse al tiempo y a la forma establecidos por el explotador del aeropuerto y/o en los casos que corresponda, por el Jefe del Aeropuerto. En caso que el estacionamiento se prolongue por más tiempo que el fijado por el Explotador del Aeropuerto, éste podrá disponer el traslado de la aeronave fuera de plataforma. El movimiento desde y hacia la plataforma es responsabilidad del explotador de aeronaves como así también los gastos que ocasionen dichos movimientos"* y el Numeral 16.11: *"Actividades en puesto de estacionamiento en plataforma. En el puesto de estacionamiento asignado a la aeronave solo pueden realizarse las actividades normales de apoyo, mantenimiento de rutina y abastecimiento. Las operaciones de mantenimiento que no sean de rutina solo podrán ser efectuadas en el puesto de estacionamiento con autorización expresa del explotador del aeropuerto. En caso de no autorizarse dichas operaciones la aeronave será trasladada a las posiciones idóneas que señala el Explotador del aeropuerto o a los hangares correspondientes. Todos los costos incluidos en daños y perjuicios ocasionados con motivo de la exigencia de mantenimiento, actividades de apoyo, abastecimiento, traslado de la aeronave etc, estarán a cargo del explotador de aeronaves. El traslado e ingreso de la aeronave a hangares deberá ser dirigida por el personal idóneo del explotador de aeronave y/o personas y/o bienes como consecuencia de dichas operaciones en el marco de la normativa general y especial aplicable"*.

Aclara la GAJ señalando que el reglamento mencionado establece la obligación de los explotadores aéreos de cumplir con las instrucciones impartidas por el explotador del aeropuerto en cuanto al modo en cómo debe manejarse en la plataforma de estacionamiento del aeropuerto atendiendo criterios de planificación, explotación o administración de los recursos aeroportuarios, entre ellos, pasarelas telescópicas.

El Servicio Jurídico explica que la asignación de este complejo recurso aeroportuario llamado "pasarela telescópica" es una actividad de la competencia de

AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A., como Administrador de todas las actividades del Grupo "A" del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA), en especial, del uso de la plataforma comercial, que comprende la distribución coordinada de las mismas y/o puertas de embarque, cintas y mostradores de atención de la terminal y demás recursos operativos centralizados de la terminal.

Expresa la GAJ que en ese marco y a requerimiento del Concesionario que informó que a partir del 1° de diciembre de 2010 el Aeroparque "JORGE NEWBERY" contaría con un nuevo LAYOUT de su plataforma comercial siendo insuficiente el recurso de pasarelas telescópicas frente a la cantidad de movimientos que registraba el citado aeropuerto, el ORSNA dictó la Resolución ORSNA N° 79/10 con el objeto de poder optimizar dichos recursos evaluando al respecto la mejor metodología de asignación, en función de las disponibilidades del aeropuerto.

El Servicio Jurídico manifiesta que el ORSNA resultó plenamente competente y cuenta con facultades suficientes para dictar la Resolución ORSNA N° 79/10, en cumplimiento de los objetivos fijados en los artículos 14 y 17 del Decreto N° 375/97 y los artículos 1 a 4 y 32 inciso a' de la Ley N° 19.030; la Convención de Aviación Civil Internacional (Chicago 1944) aprobada por el Decreto N° 15.110/46, ratificada por Ley N° 13891, el Decreto Ley N° 12.507/56, ratificado por Ley N° 14467 y la Política Nacional, en materia aeronáutica que fijan las leyes supra citadas y el Código Aeronáutico (Ley N° 17.285, con las modificaciones de la Ley 22.390), lo que constituye, además, la finalidad misma de la Concesión Aeroportuaria que se adjudicó a AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. (Decreto N° 163/98 y Decreto N° 1799/07).

En función de ello, el Organismo Regulador dictó una instrucción destinada a que el Concesionario asigne los recursos aeroportuarios con criterios objetivos, de igualdad de acceso y no discriminatorio, con eficiencia, optimizando los mismos, en función de las disponibilidades del aeropuerto, dando prioridad de algún recurso específico a la líneas aéreas comprendidas en la Ley N° 26.466 coadyuvando la Política Aero comercial fijada en la Ley N° 19.030.

En lo que atañe a la "*prioridad*" en el uso de dichos recursos, la GAJ aclara que ello respondió (tal como fuera sostenido por las áreas técnicas), a que las pasarelas telescópicas resultaban un bien/servicio escaso en relación a la demanda de operaciones aéreas que registraba el Aeroparque.

El Servicio Jurídico sostiene que la Resolución ORSNA N° 79/10, es una resolución que a la fecha se encuentra válida y firme, debiendo analizarse si resulta viable y aconsejable dejarla sin efecto teniendo en cuenta que en la actualidad y conforme surge de la planificación aeroportuaria para el Aeroparque Metropolitano pudieron haberse producido cambios significativos en la infraestructura aeroportuaria.

Explica la GAJ que luego de intervenir las áreas técnicas, se realiza un nuevo análisis para determinar si efectivamente debe continuarse con lo establecido en la Resolución ORSNA N° 79/10 y en ese señalamiento la prioridad en la asignación de posiciones de estacionamiento servidas por pasarelas embarque/desembarque.

En tal sentido, el Servicio Jurídico expresa que las pasarelas telescópicas son recursos operativos del aeropuerto, formando parte de aquellas instalaciones y/o servicios que son de la competencia exclusiva del Explotador del Aeropuerto y cuya utilización se vincula directa o indirectamente con la actividad aeronáutica, tratándose de un hecho técnico complejo, que requiere el respeto de las normas, recomendaciones y manuales específicos dictados por las autoridades competentes tal como las citara la GOySA.

Explica la GAJ que la provisión de pasarelas telescópicas no es otra cosa que una modalidad de un servicio que se presta en los aeropuertos cuya ausencia no impide ni

condiciona la realización del transporte aerocomercial de pasajeros, modalidad que aporta comodidad, celeridad y confort a la operación de ascenso y descenso de pasajeros de la aeronave y si bien el beneficiario directo es el pasajero lo cierto es que son las líneas aéreas las que solicitan el servicio, lo contratan y lo abonan de acuerdo a la disponibilidad de cada aeropuerto.

Expresa el Servicio Jurídico que los explotadores aéreos comunican a los explotadores de aeropuertos y organismos gubernamentales competentes, sus planes respecto al servicio, los horarios y la flota en el aeropuerto, a fin de permitir la planificación racional de las instalaciones y servicios en relación con el tráfico previsto, mientras que el explotador del aeropuerto permite a los explotadores de aeronaves que elijan el modo en que se lleven a cabo sus operaciones en el aeropuerto.

La GAJ sostiene que siguiendo estas pautas se asignan "slots" que son permisos otorgados por autoridad competente para una operación aérea programada, destacando que la planificación de asignación de posiciones en plataforma realizada por el explotador del aeropuerto sufre contingencias que influyen en su eficiencia, entre ellas, demoras y cancelaciones de vuelos afectando el resto de las operaciones y la operación dentro de la terminal aérea.

En función de ello, el Servicio Jurídico considera que válidamente puede sostenerse que frente a esta nueva situación que describen las áreas técnicas - la que resulta sustancialmente distinta a la que se encontraba al momento del dictado de la Resolución ORSNA N° 79/10-, debe observarse un criterio uniforme en el trato a los explotadores aéreos destacando al respecto que ello contribuirá a la mejora y calidad de los servicios brindados a los usuarios del aeropuerto en condiciones de eficiencia y grado óptimo de operatividad y aprovechamiento de la infraestructura aeroportuaria, establecidos en el Decreto N° 375/97, igualdad, libre acceso y no discriminación en su uso.

La GAJ comparte lo dicho por GOySA respecto de que los permisos (slots) se determinan y asignan previo a haberse realizado un análisis de la capacidad y demanda para lo cual debe evaluarse la capacidad y demanda cuando existan - como en el caso - cambios en la infraestructura aeroportuaria, en sus prácticas operativas, análisis que debe considerar de forma objetiva la capacidad de la infraestructura aeroportuaria y correspondiendo asumir que las instalaciones se gestionan de forma eficiente.

En consecuencia y bajo un enfoque general atendiendo las nuevas circunstancias (9 mangas y 1 puente) desde la óptica de las operaciones y aspectos técnicos tenidos en cuenta y respecto del uso del área de movimiento, teniendo en cuenta a su vez, la seguridad, regularidad, eficiencia requerida al operar con pasarelas telescópicas, así como las normas vinculadas con aquellos, el Servicio Jurídico comparte los criterios técnicos expuestos por las áreas con incumbencia en la materia y respecto de ello cabe decir que la normativa aplicable y los métodos y recomendaciones de la OACI y ANAC no indican que deba asignarse una prioridad, debiendo garantizarse el uso con criterios objetivos de distribución y eficiencia por igual a todos los explotadores aéreos dentro del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA).

Concluye la GAJ señalando que resulta viable dejar sin efecto la Resolución ORSNA N° 79/10.

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

1. Dejar sin efecto la Resolución ORSNA N° 79/10.
2. Autorizar al Sr. Presidente y/o al Sr. Vicepresidente a dictar el acto administrativo pertinente.

Punto 6 – La Sra. Secretaria General somete a consideración el Expediente N° 736/14 por el que tramita el "Plan de Neutralización de Emergencias y Evacuación del Edificio Terminal IV correspondiente a los Pisos 2° (parcial), 3°, 4°, 5° y 6° del Aeroparque "JORGE NEWBERY" de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES" remitido por AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y que fuera presentado al ORSNA por el Concesionario AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. por Nota AA2000-OPER-108/16.

El DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA de la GERENCIA DE OPERACIONES Y SEGURIDAD AEROPORTUARIA (GOySA) (Informe SABE-160205-LU) señala que los ítems desarrollados en el plan en cuestión se ajustan a lo dispuesto en el "REGLAMENTO GENERAL DE USO Y FUNCIONAMIENTO DE LOS AEROPUERTOS DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (REGUFA)" aprobado por Resolución ORSNA N° 96/01,

El área técnica concluye señalando que, toda vez que el instrumento en cuestión reúne los requisitos necesarios para la conformación del mismo, corresponde proceder a su aprobación.

Al tomar intervención el Servicio Jurídico (Dictamen GAJ N° 66/16) manifiesta que el reglamento aprobado por la Resolución ORSNA N° 96/01 está destinado a regular la actividad que se desarrolla en las instalaciones aeroportuarias por parte de todas aquellas personas físicas o jurídicas, públicas o privadas que ingresen a un aeropuerto y/o hagan uso de las instalaciones aeroportuarias y/o servicios brindados dentro de los aeropuertos integrantes del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA).

La GERENCIA DE ASUNTOS JURÍDICOS señala que el Artículo 5.11.2 del mencionado reglamento establece que: *"El Explotador del Aeropuerto deberá dictar y mantener actualizados los siguientes documentos: ... Plan de Neutralización de Emergencia y Evacuación del aeropuerto, como plan de seguridad de las áreas de su responsabilidad, el cual será contribuyente con el Plan de Seguridad de Aeropuerto emitido por la autoridad aeronáutica"*.

Asimismo señala la GAJ que el Artículo 9.5 del referido reglamento establece que: *"El Explotador del Aeropuerto es responsable de la confección, actualización, publicación y ejecución de su Plan de Seguridad"*. *El Plan de Seguridad del Explotador del Aeropuerto contiene las medidas, disposiciones y procedimientos destinados a prevenir la comisión de ilícitos en las áreas de su responsabilidad, de acuerdo con la legislación en vigencia, los presentes criterios y el Plan de Seguridad del Aeropuerto, siendo responsable el Explotador de la confección, actualización, publicación y ejecución de su Plan de Seguridad y del Plan de Neutralización de Emergencia y Evacuación del aeropuerto, el cual es contribuyente al Plan de Seguridad del Aeropuerto"*.

El Servicio Jurídico expresa que el plan presentado propone pautas claras y básicas a cumplimentar para controlar un siniestro y en caso de ser necesario, dar la orden de evacuación del aeropuerto con suma seguridad, ya sea total o parcialmente, preservando la integridad física de toda persona que se encuentre en el Aeropuerto.

Aclara la GAJ que el instrumento en cuestión hace mención a los tipos de emergencias previstas, a las entidades que intervienen en el plan, la responsabilidad que deben asumir y el papel que deben desempeñar cada una de ellas, el centro de operaciones de emergencia y el puesto de mando en cada caso.

Concluye el Servicio Jurídico señalando que no tiene observaciones que formular al instrumento sometido a análisis.

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

1. Aprobar el "Plan de Neutralización de Emergencias y Evacuación del Edificio Terminal IV correspondiente a los Pisos 2° (parcial), 3°, 4°, 5° y 6° del Aeroparque "JORGE NEWBERY" de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES" presentado por AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. en fecha 29 de enero de 2016, el que como Anexo se incorpora a la presente Acta.
2. Autorizar al Sr. Presidente y/o Vicepresidente del Directorio a suscribir las comunicaciones pertinentes.

Punto 7 – La Sra. Secretaria General somete a consideración el Expediente N° 967/16 por el que tramita la documentación relacionada con el "Requerimiento de Propuestas – Nuevo Sistema Integrado de Combustible" presentado por AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. por Nota AA2000-COM-1721/16.

En esa oportunidad el Concesionario informó que estaría procediendo a cursar invitaciones a compañías especializadas de la industria de combustible de aviación, incluyendo a las que operan en la actualidad, a fin que presenten propuestas para el Diseño, Financiación, Construcción, Operación y Mantenimiento de la Infraestructura mencionada.

En fecha 21 de octubre de 2016, el ORSNA (NOTA ORSNA N° 240/16) requirió a AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. que se abstuviera de continuar con el proceso mencionado hasta tanto el ORSNA en forma expresa se expidiera al respecto, luego de evaluada y analizada la cuestión planteada por las respectivas áreas técnicas.

El Concesionario presenta la Nota AA2000-COM-1801/16 en la cual plantea una serie de objeciones a lo requerido por el ORSNA, aduciendo que AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. tiene la facultad de desarrollar libremente una actividad cuya potestad le corresponde contractualmente y por ello la actuación del ORSNA excede su competencia regulatoria, no obstante lo cual el Concesionario por Nota AA2000-OPER-1898/16 informó la suspensión del proceso en cuestión.

Posteriormente el ORSNA recibió la Nota AA2000-COM-2055/16 por la que AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. sostuvo que, si bien se encuentra suspendido el proceso en cuestión, considera necesario efectuar una reunión, requiriendo la posibilidad por única vez de prorrogar la recepción de ofertas, deslindando responsabilidad respecto de la eventual terminación del proceso.

La GERENCIA DE REGULACIÓN ECONÓMICA FINANCIERA (GREF) (Providencia GREF N° 586/16) señaló que dentro de las actividades y servicios no aeronáuticos comercializados en los aeropuertos, uno de los más importantes se corresponde con la actividad de almacenamiento y expendio de aerocombustibles y aerolubricantes, encontrándose conceptualmente tipificada dicha actividad en el marco normativo establecido por el Decreto N° 1.799/07.

El área técnica señala que actualmente, en el Aeropuerto Internacional "MINISTRO PISTARINI" de EZEIZA se encuentran ocupando espacios y prestando este servicio las siguientes empresas: YPF S.A; SHELL CAPSA; AXION ENERGY – EXXON MOBIL.

Asimismo sostiene el área técnica que en vista de los objetivos diseñados por el Estado Nacional en materia del incremento de operaciones de aeronaves y pasajeros surge claramente la necesidad de realizar una cuidadosa evaluación en materia de los aspectos operativos, económicos y jurídicos involucrados, manifestando que en el caso de que algunas de las aristas relacionadas con el tema no reúnan las condiciones de

eficiencia y/o certeza requeridas ello podría conllevar a la generación de atrasos o complicaciones que se conviertan en un obstáculo al pretendido desarrollo aerocomercial.

Expresa la GREF que el proyecto en análisis se encuentra aún bajo estudio por parte del ORSNA, debiéndose evaluar cuidadosamente la capacidad de operación de diseño verificando que los volúmenes de diseño sean compatibles con los requeridos para el mediano y largo plazo.

Asimismo el área técnica sostiene como aspecto importante las menciones referidas al plazo del contrato, incluyendo la construcción y operación, en relación con el plazo de la concesión vigente.

Al respecto, la GREF señala que la determinación de una tarifa que pueda lograr ser competitiva a nivel regional, podría verse amenazada por el tiempo que resta cumplir de la concesión aeroportuaria debido a la dependencia de la tarifa resultante con el plazo de amortización que corresponda.

Asimismo la citada Gerencia recordó que la concesión para la explotación, administración y funcionamiento de los Aeropuertos del Grupo "A" es de 30 años y vence en febrero de 2028 (Núm. 3.19. Dto. 163/98, previéndose la posibilidad de una prórroga de diez años en caso que el Estado Nacional así lo requiera (Núm. 5.2. Dto. 163/98); "El Concedente es el Estado Nacional Argentino, representado por la Jefatura de Gabinete de Ministros. (Núm. 1.1. Dto. 163/98); como resultado de ello, se entiende que las cesiones de espacio para la explotación de actividades no aeronáuticas dentro del predio aeroportuario no pueden exceder el plazo de concesión dispuesto en la normativa dispuesta".

En este marco, refiere la GERENCIA DE REGULACIÓN ECONÓMICA que sin perjuicio de las cuestiones que planteó la empresa respecto del derecho que le ejerce en materia de administración y explotación de espacios comerciales, no puede dejarse de lado la normativa específica relacionada con el plazo de los contratos que aquella realice y bajo esta premisa, *"...un eventual conflicto con los proyectos llevados a cabo en relación con el Pliego remitido, amerita la realización de los estudios necesarios a los fines de evaluar si el mismo puede entrar en conflicto con alguna norma previa relacionada y en dicho caso requerir opiniones respecto del proceder jurídico y regulatorio"*.

La GERENCIA DE OPERACIONES Y SEGURIDAD AEROPORTUARIA (MEMORANDUM GOySA N° 239/16) informa que en el proyecto remitido por el Concesionario, si bien se indicó que se requerirá un Estudio de Impacto Ambiental (conforme Resolución ORSNA N° 36/08), no se expresó la obligación de obtener la aprobación del proyecto por parte de la Secretaría de Energía de la Nación, en tanto Autoridad de Aplicación en la materia.

En tal sentido, la GOySA señala que la SECRETARÍA DE ENERGÍA en su Resolución N° 785/2005 Anexo I, establece, para el caso de la instalación de tanques aéreos de la magnitud que se prevé instalar, la realización de un Estudio de Impacto Ambiental (EIA) bajo los lineamientos que fija la citada Resolución que debe ser efectuada ante esa Autoridad de Aplicación desde la etapa conceptual.

El área técnica señala que en el Anexo I "Conexión Planta de Almacenaje-Red Hidrante" y "Nueva Planta Satélite" se indicó dentro del alcance de la obra los estudios preliminares (suelos, medioambiental, etc.) sin dar cuenta de las obligaciones que se deberán cumplir ante las autoridades correspondientes. Asimismo no se determina que deberá ser requisito del proyecto, la presentación del Seguro Ambiental Obligatorio que surge de la Ley N° 25.675 (Art. 22°) la cual además, no está incluida en el listado de las Normas y Estándares de referencia para ninguna de las instalaciones previstas en el

proyecto. De igual forma no se incluye la Ley N° 5965 (Ley de protección a las fuentes de provisión y a los cursos y cuerpos receptores de agua y a la atmósfera) cuya Autoridad de Aplicación es la ADA (Autoridad del Agua), ya que el proyecto debe estar presentado ante dicha autoridad previo a su instalación.

Concluye la GOySA señalando que el proyecto analizado carece de la indicación de los requisitos reglamentarios para que el ORSNA pueda otorgar la viabilidad ambiental a la obra, ya que, para ello debería contar con la evaluación que efectúe la Secretaría de Energía (EIA) y la presentación de los Seguros Ambientales correspondientes y la copia de la presentación ante la AUTORIDAD DEL AGUA.

Al tomar intervención el Servicio Jurídico (Dictamen GAJ N° 370/16) expresa que por el Decreto N° 375/97 (artículos 14 y 17) el ORSNA debe asegurar la igualdad, el libre acceso y la no discriminación en el uso de los servicios aeroportuarios, encontrándose facultado para: “17.1: *“Establecer las normas, sistemas y procedimientos técnicos requeridos para administrar, operar, conservar y mantener los aeropuertos integrantes del Sistema Nacional de Aeropuertos y controlar su cumplimiento”*”.

La GAJ considera que un factor clave que incide en la política del transporte aéreo es el que exige que la infraestructura pase a desempeñar un papel esencial para garantizar la evolución del tráfico aéreo organizando las actividades productivas en busca de fuentes y alternativas de energía para una mejor eficiencia en el uso racional de los combustibles y la reducción de factores de vulnerabilidad de la aviación civil en aeronaves y en los aeropuertos, dotando a los mismos de equipamiento moderno en su técnica y comunicación para que la misma sea rápida, eficiente y productiva siendo ello un objetivo a seguir en cuanto al funcionamiento y explotación de la infraestructura aeroportuaria.

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

Asimismo, el Servicio Jurídico expresa que se desprende del Numeral 4.4 inciso a) del ACTA ACUERDO DE ADECUACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN, ratificada por el Decreto N° 1.799/07 que las plantas de aerocombustibles y aerolubricantes se encuentran dentro de los servicios no aeronáuticos siendo una actividad conexas al transporte aerocomercial.

La GAJ explica que a su vez surge del Plan Maestro aprobado por la Resolución ORSNA N° 67/14 la instalación y operación de una planta de almacenamiento de combustible de uso aeronáutico y sistemas asociados en los aeropuertos se encuentra inmersa dentro de los parámetros de planificación (Planos de Usos del Suelo) a los que debe ajustarse el Concesionario para la elaboración de los respectivos Planes Maestros conforme el Numeral 10.1 de la Parte Cuarta del ACTA ACUERDO.

Sostiene el Servicio Jurídico que debe analizarse entonces la factibilidad y conveniencia del proyecto en cuestión.

El Servicio Jurídico observa la importancia estratégica que reviste el proyecto y su vinculación con los servicios de la aeronavegabilidad, siendo ellos inherentes a la política aerocomercial en su conjunto y por ende advertir que es clara la necesidad de realizar a su respecto una cuidadosa evaluación, y en caso de corresponder emitir la autorización pertinente.

Con relación al plazo que se desprende de la documentación presentada y su incidencia (Propuesta técnica: criterios operativos fijados por el Concesionario: punto 1), la GAJ recuerda que las cesiones de espacio para la explotación de actividades no aeronáuticas dentro del predio aeroportuario no pueden exceder el plazo de concesión (Numeral 4.06 de la Resolución ORSNA N° 59/14, lo dispuesto por el Numeral 24.5 del Contrato de Concesión, aprobado por Decreto N° 163/98 y Numeral 18 del Decreto N° 1799/07), estableciendo el Numeral 4.06 que: *"El plazo que se establezca en las condiciones particulares no podrá superar la vigencia del contrato de concesión, en los términos que lo establece el ACTA ACUERDO DE ADECUACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN, aprobada por Decreto N° 1.799/07"*.

Expresa el Servicio Jurídico que el Numeral 24 del Contrato de Concesión (Decreto N° 163/98) bajo el título FIN DE LA CONCESIÓN establece las consecuencias que genera dicha finalización respecto de los bienes, las deudas del concesionario, los servicios comprendidos en la concesión y los contratos en curso que celebre el Concesionario, mientras que el Numeral 24.5 prevé como principio general, que ningún contrato en curso que suscriba el Concesionario será trasladado al Concedente dejando en claro en el último párrafo de dicho artículo lo previsto en el Numeral 23.2 del contrato de concesión en orden a que obligue a quienes presten servicios o lo provean de bienes a continuar esos contratos por un plazo no inferior a 180 días a partir de la restitución de la concesión, con la facultad de rescisión por parte del Estado Concedente.

La GAJ sostiene que los derechos y obligaciones de las diferentes partes de un negocio jurídico, sea público o privado, son y deben ser cumplidos en un espacio y en un tiempo determinados, siendo este concepto determinante.

Aclara el Servicio Jurídico que en el caso de la concesión aeroportuaria, teniendo en cuenta el plazo de vigencia definido en el Numeral 5 del Contrato de Concesión (Decreto N° 163/98) con el alcance de su objeto que plasma el Numeral 4, el ORSNA dispuso que, cuando aprueba los modelos tipos de contratos que puede suscribir con prestadores (Resolución ORSNA N° 59/14), el plazo inserto en las condiciones particulares no puede superar el plazo de vigencia de 30 años que indica el Contrato de Concesión.

La GAJ menciona lo establecido en el Numeral 18 del ACTA ACUERDO: *"Contratos a celebrarse con terceros que incluyan obras de infraestructura nueva. Numeral 18.1 establece que con el fin de incentivar la realización de nuevas obras en los aeropuertos y previa autorización del ORSNA, el CONCESIONARIO podrá estipular en los contratos que celebre con terceros para la prestación de servicios que requieran la ejecución de inversiones de obras nuevas, que éstos continúen vigentes aún ante la finalización anticipada de la CONCESIÓN pudiendo el CONCEDENTE y/o quien éste designe en ese caso subrogarse los derechos y obligaciones del CONCESIONARIO. Numeral 18.2. El otorgamiento de la autorización establecida en el párrafo precedente será una potestad discrecional de la Administración"*.

En función de ello, el Servicio Jurídico entiende que el Concesionario como principio general no podría suscribir entonces un contrato, más allá del plazo estipulado por el estado concedente, por cuanto es el Estado concedente quién estableció, que ningún contrato en ejecución podrá ser trasladado al tiempo de la finalización del contrato, tal como se desprende el numeral 24.5 del Contrato de Concesión.

Bajo esta óptica, el Servicio Jurídico señala que queda claro entonces que un permiso de explotación que el concesionario formalice con un prestador deberá contar con una autorización por parte del Estado Concedente para autorizarlo a suscribir un

contrato más de allá del plazo de vigencia del Contrato de Concesión, incluida su prórroga (Numeral 5.2 Contrato de concesión).

En tal sentido la GAJ entiende que para cualquier excepción al principio general que establece el contrato de concesión, se requiere de la instrumentación de una Decisión Administrativa toda vez que es la JEFATURA DE GABINETE DE MINISTROS quién representó al Estado concedente (Numeral 1.1: *El Concedente: es el Estado Nacional Argentino, representado en este acto por el Sr. Jefe de Gabinete de Ministros de la Argentina (...) en virtud de las facultades delegadas por el artículo 4 del Decreto N° 375/97 constituyendo domicilio en la calla Balcarce N° 50, primer piso, de la Ciudad de Buenos Aires, Capital de la República Argentina*), correspondiendo asimismo evaluar también la determinación de una tarifa que pueda lograr ser competitiva a nivel regional.

Concluye el Servicio Jurídico señalando que por la importancia del caso resulta pertinente la realización de los estudios necesarios por parte del ORSNA a los fines de evaluar si el mismo puede entrar en conflicto con el marco normativo vigente y en dicho caso requerir opiniones respecto del proceder jurídico y regulatorio, entendiendo que corresponderá que el Concesionario proceda a cancelar el proceso de requerimiento de propuestas en los términos del Artículo 9 del documento remitido “Requerimiento de Propuestas (RFP)”.

En ese contexto el Sr. Presidente del Directorio del ORSNA suscribió la NOTA ORSNA N° 275/16 por la cual se llevó a conocimiento del Concesionario que por la importancia estratégica que reviste el proyecto en cuestión, debe ser analizado acabadamente por parte de este Organismo, a los fines de, eventualmente y en caso de que corresponda, emitir la autorización pertinente.

A título meramente enunciativo, en dicha misiva se informa a AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. que corresponde analizar aspectos como la oportunidad de desarrollar un sistema eficiente de acuerdo al uso de nuevas tecnologías disponibles y seguro, reduciendo sustancialmente la operación mediante camiones de combustible, en un todo de acuerdo con los requerimientos medioambientales, como también corresponde evaluar cuidadosamente la capacidad de operación de diseño verificando que los volúmenes de diseño sean compatibles con los requeridos para el mediano y largo plazo.

En la citada nota se indica que un aspecto importante para señalar es el referente al plazo del contrato del proyecto, incluyendo la construcción y operación y su relación con el plazo de la concesión vigente, como así también que corresponde evaluar la determinación de una tarifa que pueda lograr ser competitiva a nivel regional, situación que podría verse amenazada por el plazo que resta para la finalización de la concesión del operador aeroportuario, lo que podría ocurrir debido a la dependencia de la tarifa resultante con el plazo de amortización que corresponde.

Asimismo se pone en conocimiento del Concesionario que cabe considerar que las cesiones de espacio para la explotación de actividades no aeronáuticas dentro de predio aeroportuario no pueden exceder el plazo de la Concesión (Numeral 4.06 de la Resolución ORSNA N° 59/14, Numeral 24.5 del Contrato de Concesión y Numeral 18 del ACTA ACUERDO).

En tal sentido se notifica al Concesionario que sin perjuicio de las cuestiones que plantea respecto del derecho que ejerce en materia de administración y explotación de espacios comerciales, no puede dejarse de lado la normativa específica relacionada con el plazo de los contratos que realice.

Por último, se comunica a AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. que la importancia del caso amerita la realización de los estudios necesarios por parte del

ORSNA a fin de evaluar si el mismo puede entrar en conflicto con el marco normativo vigente, solicitándole que cancele el proceso de requerimiento de propuestas en los términos de lo dispuesto por el Artículo 9 del documento remitido al Organismo Regulador.

Toda vez que, en ese contexto, el Sr. Presidente del Directorio suscribió las NOTAS ORSNA N° 240/16 y N° 275/16, corresponde que este Cuerpo Colegiado las ratifique.

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

1. Ratificar las NOTAS ORSNA N° 240 de fecha 21 de octubre de 2016 y N° 275 de fecha 16 de diciembre de 2016 ambas suscriptas por el Sr. Presidente del Directorio del ORSNA.

Punto 8 - La Sra. Secretaria General somete a consideración el Expediente N° 668/15 por el que tramitan las cuestiones vinculadas con el Contrato de Obra Pública N° 2/15, que tiene por objeto la realización de la obra "Readecuación y Ampliación de la Terminal de Pasajeros" del Aeropuerto de "EL TEHUELCHÉ" de la Ciudad de PUERTO MADRYN, PROVINCIA DE CHUBUT.

Cabe recordar que en fecha 14 de agosto de 2015 se suscribe el Contrato de Obra Pública N° 2/15 entre INGEVAMA S.A. INGENIERÍA Y CONSTRUCCIÓN y el ORSNA, consistiendo la obra en la readecuación y ampliación de la terminal de pasajeros del referido aeropuerto, a ejecutarse en un plazo de CIENTO OCHENTA (180) días corridos contados a partir de la fecha del acta de inicio de obra, por un monto de PESOS CUARENTA Y TRES MILLONES SEISCIENTOS NOVENTA Y DOS MIL QUINIENTOS VEINTE CON 48/100 (\$43.692.520,48) IVA incluido.

En fecha 21 de septiembre de 2015 la contratista INGEVAMA S.A. INGENIERÍA Y CONSTRUCCIÓN adjunta documentación relativa al proyecto ejecutivo de la mencionada obra.

En fecha 2 de noviembre de 2015 INGEVAMA S.A. INGENIERÍA Y CONSTRUCCIÓN presenta el proyecto ejecutivo con las modificaciones consensuadas con el Organismo Regulador.

Luego que el ORSNA realizara una serie de observaciones a la documentación remitida por el Contratista, cumpliendo la empresa con lo solicitado.

En fecha 5 de enero de 2016 INGEVAMA S.A. INGENIERÍA Y CONSTRUCCIÓN hace entrega del listado completo de planos presentados conforme a las revisiones y entregas parciales de documentación que se hicieron, mientras que por nota de fecha 11 de marzo de 2016 presenta el presupuesto en el cual se incluyen demasías y economías por ampliaciones, con los respectivos análisis de precios, plan de trabajo y curva de inversión, asimismo adjunta el presupuesto correspondiente a la instalación de gas en el sector ANAC.

En ese marco en fecha 5 de mayo de 2016 INGEVAMA S.A. INGENIERÍA Y CONSTRUCCIÓN efectúa una presentación manifestando que queda a la espera de la entrega de los terrenos para la ejecución de la obra.

Con fecha 7 de junio de 2016 INGEVAMA S.A. INGENIERÍA Y CONSTRUCCIÓN reitera lo manifestado en la nota de fecha 5 de mayo de 2016.

La GERENCIA DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA (Providencia GIA N° 537/16) aclara que la obra no está contemplada en la Programación Financiera del año en curso, habiéndose incorporado nuevas políticas de desarrollo aeroportuario en materia de conectividad en lo Nacional y Regional.

En este marco, esa Gerencia considera que, el avance y la importancia que registran las obras en curso en el Aeropuerto de TRELEW, cuyo tráfico de pasajeros es CINCO (5) veces superior al de PUERTO MADRYN, del cual es vecino a escasos SESENTA Y CINCO KILÓMETROS (65 km) y del cual se encuentra comunicado por una autovía en construcción por la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD, tornarían redundante asignar recursos significativos para modernizar una terminal que, finalmente, sirve precisamente a la misma región.

La GERENCIA DE ADMINISTRACIÓN Y PRESUPUESTO (Providencia GAP N° 789/16) manifiesta que la obra “Readecuación y Ampliación de la Terminal de Pasajeros” del Aeropuerto de “EL TEHUELCHÉ” de la Ciudad de PUERTO MADRYN, PROVINCIA DEL CHUBUT “...No se encuentra contemplada en la Programación Física-Financiera 2016-2019, tal como se analiza y se describe en la Providencia GIA N° 537/16 con fecha de 21 de junio de 2016...”, destacando que en relación a las obras “Rehabilitación y Ampliación de pavimentos e instalaciones de Nuevas Ayudas Visuales de la Pista 06-24, Calle de Rodaje, Plataforma y Nuevo Balizamiento” del Aeropuerto “Almirante Zar” de la Ciudad de Trelew, Provincia de Chubut y “Rehabilitación de Pista, Rodaje y Plataforma” del Aeropuerto “Comodoro Rivadavia” de la Provincia de Chubut señala que *“las mismas están previstas en la Programación Física-Financiera 2016-2019”*.

En ese sentido, mediante NOTA ORSNA N° 146/16 de fecha 6 de julio de 2016 se remite al Ministerio de Transporte la Programación Física-Financiera 2016-2019 en cumplimiento del Artículo 23 del “Contrato de Fideicomiso de Fortalecimiento del Sistema Nacional de Aeropuertos”.

La GAP concluye su intervención solicitando a la GIA *“informe respecto del estado de las obras previstas para los Aeropuertos de Trelew y Comodoro Rivadavia, como así también realice una breve descripción de la envergadura e importancia de la ejecución de ambas obras, a fin de valorar su incidencia en relación al presente expediente.”*.

La GIA (Providencia GIA N° 998/16) responde que la obra programada en el Aeropuerto “ALMIRANTE ZAR” de la Ciudad de TRELEW presenta un avance del DIEZ POR CIENTO (10%) teniendo como fecha de finalización marzo del año 2017.

El proyecto de la mencionada obra incluye los siguientes aspectos: 1) Ampliación de la Plataforma Comercial, 2) Adecuación de la demarcación diurna de la plataforma existente, 3) Adecuación geométrica de Calles de Rodaje, 4) Readecuación de márgenes de Pista, 5) Readecuación de franjas de seguridad, 6) Repavimentación de la Pista 06-24, 6) Instalación de un nuevo sistema de ayudas visuales para Categoría I (uno) de operación de la pista y la ejecución de las obras complementarias de repotenciación eléctrica; que incluye nuevas luces de borde de pista, tendido de fibra óptica y repotenciación eléctrica en subestación transformadora, grupo electrógeno y tendido de cable alimentador de tensión de 13.2 Kv.

En relación a las obras a ejecutarse en el Aeropuerto de Comodoro Rivadavia la GIA manifiesta que la obra denominada “Rehabilitación de pavimentos de Pista 07-25, Rodajes y Plataformas” tiene previsto su inicio para el año 2018; la obra denominada “Nueva Terminal de Pasajeros” comenzó su ejecución en fecha 26 de septiembre de 2016 y finalmente la obra denominada “Estacionamiento vehicular” prevé su inicio para el año 2017.

Al tomar intervención el Servicio Jurídico (Dictamen GAJ N° 346/16) entiende que en función de los argumentos expuestos por la GIA corresponde analizar la viabilidad jurídica de la revocación por oportunidad, mérito y conveniencia del Contrato de Obra Pública N° 2/15 suscripto entre INGEVAMA SOCIEDAD ANÓNIMA

INGENIERÍA Y CONSTRUCCIÓN y este ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA).

Las circunstancias actuales informadas por el área técnica han llevado a una mutabilidad en la Programación Financiera en torno a satisfacer nuevas necesidades aeroportuarias.

Explica el Servicio Jurídico que en relación a ello la Oficina Nacional de Contrataciones expresó mediante Dictamen ONC N° 446/2014 que *no media ilicitud sino cambio en la valoración del interés público respecto a la existente al momento de contratar. Ello así, por cuanto la Administración no puede quedar indefinidamente ligada por contratos que actualmente resultan inadecuados para satisfacer las necesidades originariamente tenidas en cuenta.*

Señala la GAJ que la Ley N° 19.030, encomendó al ESTADO NACIONAL el objetivo de lograr una adecuada infraestructura para el transporte aéreo comercial, tanto interno como internacional, y asegurar la vinculación a través de ese medio de transporte con los demás países del mundo y la intercomunicación de las distintas regiones de nuestro país entre sí mediante la coordinación de esfuerzos estatales, mixtos y privados en un conjunto armónico y sin superposiciones.

El Servicio Jurídico entiende que el ESTADO NACIONAL es quien tiene la competencia exclusiva para definir la política de planificación aeroportuaria, y es quien a través del Poder Ejecutivo Nacional dictó el Decreto N° 375/97 mediante el cual crea el ORSNA (Artículo 14) con el propósito de realizar una profunda reforma de la política aeronáutica del País cuyo objetivo es la adecuación de las terminales aéreas a las prescripciones de los Tratados Internacionales, así como para las ampliaciones y/o modificaciones que han de surgir en el futuro por el previsto incremento del tráfico aéreo internacional.

Destaca la GAJ que entre los principios y objetivos rectores que debe cumplir el ORSNA, establecidos en el Artículo 14 del citado Decreto N° 375/97, relacionados con la planificación aeroportuaria, se encuentran: *“e) Propender a la obtención de la infraestructura aeroportuaria adecuada para satisfacer las necesidades de la actividad aeronáutica y asegurar su eficiente explotación....g) Velar por la operación confiable de los servicios e instalaciones aeroportuarias de acuerdo a las normas nacionales e internacionales aplicables....h) Impulsar la adecuación de la capacidad aeroportuaria contemplando la integración de las diferentes áreas y territorios nacionales, como así también el incremento del tráfico aéreo”.*

El Servicio Jurídico manifiesta que para cumplir con dichos objetivos, el Organismo Regulador cuenta con las siguientes funciones: *“17.1 Establecer las normas, sistemas y procedimientos técnicos requeridos para administrar, operar, conservar y mantener los aeropuertos integrantes del Sistema Nacional de Aeropuertos y controlar su cumplimiento; 17.3 Asegurar que el concesionario y/o administrador del aeropuerto cumpla y actualice los planes contenidos en el Plan Maestro del aeropuerto para el mantenimiento y conservación en buenas condiciones de los bienes afectados al servicio. El Organismo Regulador podrá requerir los informes que estime necesarios para tal fin; 17.14 Hacer cumplir el presente decreto y sus disposiciones complementarias en el ámbito de su competencia, supervisando el cumplimiento de las obligaciones y prestación de los servicios por parte del concesionario y/o administrador aeroportuario. En los casos de concesiones, fiscalizará, controlará y aprobará la realización de las obras e inversiones que se hubieren previsto; 17.15 Velar por el mantenimiento, conservación y modernización de la infraestructura aeroportuaria del Sistema Nacional de Aeropuertos, propiciando la construcción y desarrollo de los aeropuertos que fueren necesarios para atender las necesidades de*

los usuarios y del tráfico aéreo; 17.16 Aprobar los Planes Maestros y/o sus modificaciones preparados por el concesionario o administrador del aeropuerto y controlar su cumplimiento; 17.25 Asegurar la continuidad de los servicios esenciales; 17.36 En general, realizar todo otro acto que sea necesario para el mejor cumplimiento de sus funciones y de los fines de este decreto y de sus normas complementarias, así como asumir las funciones que le sean asignadas en el futuro".

La GAJ expresa que el Decreto N° 375/97 dota al ORSNA de competencia para planificar la política aeroportuaria, pudiendo a tal efecto llevar adelante la adecuación de las terminales aéreas, la rehabilitación de las pistas a las prescripciones de los tratados internacionales aplicables en la materia, así como las ampliaciones y/o modificaciones que han de surgir como necesarias en el futuro como consecuencia del incremento del tráfico aéreo en general, con el objeto de asegurar el adecuado mantenimiento y conservación de los bienes muebles e inmuebles afectados al servicio aeroportuario.

Explica el Servicio Jurídico que la planificación aeroportuaria es una herramienta sujeta a revisiones y actualizaciones continuas, con el fin de que la actividad se desarrolle dentro de los estándares establecidos por las instituciones internacionales como OACI y IATA y en ese sentido cobra vital importancia la mejora continua en materia de seguridad aeroportuaria, seguridad de la aviación, facilitación, y adecuación de la infraestructura a la demanda creciente, calidad e incremento del patrimonio aeroportuario nacional, entre otras.

La GAJ manifiesta que el ORSNA cuenta con el FIDEICOMISO DE FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (FFSNA), creado por el ACTA ACUERDO DE ADECUACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN, ratificada por Decreto N° 1.799 de fecha 4 de diciembre de 2007, en el que los fondos que lo integran provienen de la explotación del servicio público aeroportuario y tienen como fin realizar inversiones que propendan al mejoramiento de la infraestructura aeroportuaria y de este modo cumplir con la finalidad de la política esgrimida en 1997 con la sanción del Decreto N° 375/97, de tener una red de aeropuertos al servicio del transporte aerocomercial eficiente y sobre todo segura, capaz de atender la demanda presente y la potencial prevista.

Aclara el Servicio Jurídico que el ORSNA evalúa y pondera las prioridades de inversión a ser financiadas con fondos del Fideicomiso, en función de las necesidades de aumento de capacidad y de estandarización requeridas en materia de infraestructura aeroportuaria y consecuentemente lo refleja en la Programación Financiera correspondiente la cual remite al BANCO DE LA NACIÓN ARGENTINA, en su carácter de fiduciario, al inicio de cada ejercicio anual y por cada una de las cuentas fiduciarias de afectación, informando sobre los proyectos a ser financiados con los bienes fideicomitidos.

La GAJ expresa que la Programación Financiera se caracteriza por su flexibilidad y dinamismo, permitiendo reprogramar, actualizar e incluir nuevas obras y mejoramientos de los servicios aeroportuarios durante el ejercicio anual, siempre y cuando cuente con la autorización del Ministerio de Transporte, facultando de ésta manera en caso de emergencia o interés público priorizar determinadas obras y/o mejoramientos que surjan posteriormente a la Programación Financiera inicial presentada, todo ello conforme a lo estipulado por el Artículo 23 del Contrato de Fideicomiso del Fortalecimiento del Sistema Nacional de Aeropuertos.

Destaca asimismo el Servicio Jurídico que para una mayor comprensión, el Banco de Proyectos del Compromiso Anual de Obras se fundamenta en una planificación suficientemente flexible como para adaptarse a circunstancias técnicas u

operativas que suele presentar la actividad aeroportuaria, tales como la postergación del inicio de una obra por circunstancias operativas, la modificación del alcance de una obra en términos técnicos y económicos durante su desarrollo y evolución proyectual de forma tal que estos factores no representen un obstáculo que pueda demorar la efectiva realización de la inversión comprometida por el Concesionario durante el ejercicio de cada año.

La GAJ recuerda que la obra “Readecuación y Ampliación de la Terminal de Pasajeros” del Aeropuerto de “EL TEHUELCHÉ” de la Ciudad de PUERTO MADRYN, PROVINCIA DEL CHUBUT fue incluida en la Programación Financiera 2015-2017 remitida al MINISTERIO DE TRANSPORTE (NOTA ORSNA N° 531/15).

Destaca la GAJ que la potestad revocatoria es un medio que le permite a la administración adecuar sus decisiones a las exigencias determinadas por la realidad social, razón por la cual no se concibe que, estando de por medio el interés público, deba mantenerse la vigencia de actos cuya finalidad desapareció o son inadecuados o contrarios a los fines que se tuvieron en cuenta al tiempo en que se dictaron. La legislación regula la conducta futura, la justicia juzga la conducta pasada, la administración debe manejar el presente de la sociedad.

El Servicio Jurídico señala que las potestades no solo son efecto del poder que ejerce la Administración, sino un atributo que el ordenamiento jurídico le confiere para satisfacer intereses públicos concretos.

La GAJ manifiesta que con relación a la instrumentación de la revocación por oportunidad, mérito y conveniencia, si bien la misma no está expresamente prevista en la Ley de Obras Públicas, esta modalidad de extinción aplicada a dicho contrato ha tenido reconocimiento de la doctrina y la jurisprudencia.

Asimismo, la GAJ señala que de modo más específico aun, el Artículo 12, inc. b), segundo párrafo, del decreto 1023/01 otorga a la “autoridad administrativa” la facultad de revocar contratos por razones de oportunidad, mérito o conveniencia (v. “Ley 13.064 de Obras Públicas – Comentado y Anotada” – Ricardo Tomás Druetta).

En igual sentido, el Servicio Jurídico expresa que la PROCURACIÓN DEL TESORO DE LA NACIÓN en el DICTAMEN PTN 168:125 sostuvo que: *Otra de las singularidades que caracterizan a los contratos administrativos y a sus modos de ejecución, es la presencia constante en ellos de otra potestad de la administración pública, en mérito de la cual esta tiene la prerrogativa de disponer de manera unilateral, la rescisión de esos contratos (v. Dictamen Procuración del Tesoro de la Nación 168:125 con cita de Héctor Jorge Escola, “Tratado Integral de los Contratos Administrativos – Vol 1 – Parte General, P. 400).*

En función de lo expuesto, el Servicio Jurídico entiende que la Administración cuenta con la facultad de revocar el Contrato de Obra Pública N° 2/15 suscripto entre INGEVAMA S.A. INGENIERÍA Y CONSTRUCCIÓN y el ORSNA por razones de oportunidad, mérito y conveniencia.

Con relación a la autoridad competente para instrumentar la revocación propiciada, la GAJ expresa que por medio de la Resolución N° 1383 de fecha 10 de noviembre de 2014 del entonces MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE se aprobó el llamado a Licitación Pública N° 4/14 destinada a la “READECUACIÓN Y AMPLIACIÓN DE LA TERMINAL DE PASAJEROS DEL AEROPUERTO “EL TEHUELCHÉ” de la Ciudad de PUERTO MADRYN, Provincia DEL CHUBUT, en el marco de la Ley de Obras Públicas N° 13.064.

Por su parte a través de la Resolución N° 1342/15 del entonces MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE se adjudicó la mencionada licitación a la oferta

realizada por INGEVAMA S.A. INGENIERÍA Y CONSTRUCCIÓN y se autorizó al ORSNA a suscribir el correspondiente Contrato de Obra Pública.

Por otro lado, explica la GAJ que el Decreto N° 13/15 en su Artículo 5° sustituyó el Título V de la Ley de Ministerios N° 22.520 (t.o. 1992) y sus modificatorias, creando una nueva conformación ministerial y distribución de las competencias, disponiendo la conformación del MINISTERIO DE TRANSPORTE, el cual resulta sucesor del entonces MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE y asimismo, el Decreto N° 375/16 ha delegado en el MINISTERIO DE TRANSPORTE las facultades y obligaciones determinadas por la Ley de Obra Pública N° 13.064.

En tal sentido, el Servicio Jurídico entiende que en base al principio del paralelismo de las formas y las competencias, la autoridad competente para instrumentar la revocación por oportunidad, mérito o conveniencia del Contrato de Obra Pública N° 2/15 es el MINISTERIO DE TRANSPORTE de la Nación, pudiendo autorizar a este Organismo Regulador a revocar el Contrato en cuestión.

Concluye la GAJ señalando que no tiene objeciones que formular al Proyecto de Resolución Ministerial por el que se revoca por oportunidad, mérito o conveniencia el Contrato de Obra Pública N° 2/15 y la nota de estilo a los fines de que sea elevada al MINISTERIO DE TRANSPORTE.

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

1. Elevar al MINISTERIO DE TRANSPORTE el Proyecto de Resolución Ministerial por el que se autoriza al Sr. Presidente del Directorio del ORSNA a revocar por razones de oportunidad, mérito o conveniencia el Contrato de Obra Pública N° 2/15 suscripto con la empresa INGEVAMA S.A. INGENIERÍA Y CONSTRUCCIÓN para la realización de las obras "READECUACIÓN Y AMPLIACIÓN DE LA TERMINAL DE PASAJEROS" del Aeropuerto "EL TEHUELCHÉ" de la Ciudad de PUERTO MADRYN, PROVINCIA DEL CHUBUT.
2. Autorizar al Sr. Presidente y/o Vicepresidente del Directorio a suscribir las comunicaciones pertinentes.

Punto 9 y 10 – Con relación al tratamiento de estos puntos del Orden del Día, los Señores Directores en forma unánime resuelven posponerlo para un mejor análisis.

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

