



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional

ACTA DE DIRECTORIO

Número:

Referencia: Acta de Reunión Abierta de Directorio N° 1/21

ACTA N° 1/2021 DE REUNIÓN ABIERTA DE DIRECTORIO DEL ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA)

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

El día 8 de enero de 2021, 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, Dr. Carlos Pedro Mario Aníbal LUGONES AIGNASSE, del Sr. Vicepresidente del Directorio, Dr. Fernando José MURIEL y de la Sra. Primer Vocal del Directorio, Dra. Pilar BECERRA. Asiste a la Reunión, el Sr. Secretario General, Dr. Antonio MANCUSO. Contándose con el quórum correspondiente, se da comienzo a la Reunión con el propósito de tratar el siguiente:

ORDEN DEL DÍA

1. EX-2020-90732539-APN-USG#ORSNA – Análisis de Mecanismos de Revisión elaborados por el ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA).
2. EX-2020-73592882-APN-USG#ORSNA – Ratificación de actuaciones en el marco del Expediente N° 56693/19.

Punto 1 – El Sr. Secretario General somete a consideración el EX-2020-90732539-APN-USG#ORSNA por el que tramita la propuesta de la GERENCIA DE REGULACIÓN ECONÓMICA Y FINANCIERA (GREYF) referida a la implementación de los cambios tarifarios que han surgido producto de los distintos acuerdos que fueron las bases de la extensión del CONTRATO DE CONCESIÓN, suscripto entre el

ESTADO NACIONAL y el Concesionario AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 SOCIEDAD ANÓNIMA (AA2000 S.A.), dispuesta por el DCTO-2020-1009-APN-PTE.

La GREYF (PV-2020-91154718-APN-GREYF#ORSNA) expresó que, con fecha 16 de diciembre de 2020, se prorrogó por DIEZ (10) años, contados a partir de la finalización del período inicial, el CONTRATO DE CONCESIÓN, suscripto el día 9 de febrero de 1998, entre el ESTADO NACIONAL y AA2000 S.A., en un todo de acuerdo con las CONDICIONES TÉCNICAS PARA LA PRÓRROGA, establecidas entre el ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA) y el Concesionario AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 SOCIEDAD ANÓNIMA (AA2000 S.A.).

El área técnica manifestó que las mencionadas Condiciones Técnicas establecieron los deberes y responsabilidades de las partes en el marco del acuerdo promulgado por el PEN, con el alcance de las consideraciones técnicas concretadas, oportunamente, tal como surge del Expediente EX-2020-73378787-APN-USG#ORSNA.

Sostuvo la GREYF que resultaría necesario implementar los cambios tarifarios que surgen de las evaluaciones efectuadas a través de las distintas Actas concretadas y que sentaron las bases de la extensión del CONTRATO DE CONCESIÓN; agregando que dichas consideraciones han sido elaboradas a raíz del desarrollo de la mayor crisis de la historia respecto del transporte aéreo a nivel local, regional e internacional, y cuyos efectos, sobre la movilidad de personas y mercancías, se extienden, directamente, a las posibilidades de generar ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos por parte de los operadores aeroportuarios; destacándose que dicho impacto es un fenómeno mundial que ha afectado a las economías de todos los países con gravosas consecuencias.

Refirió la GREYF que, partiendo de un escenario marcado por el fuerte descenso de la operación aérea y del tráfico de pasajeros, se comprometen seriamente los ingresos del Concesionario; verificándose que, cualquiera fuera el sendero de recuperación, incluso el más optimista, ninguno arroja escenarios de ingresos y niveles de rentabilidad compatibles con una situación de equilibrio y de sostenibilidad económica requerida.

El Área Técnica, asimismo, mencionó que la grave situación descripta se ve agravada respecto de los requerimientos de infraestructura, que fueron plasmados en una de las Actas de Reunión, la realizada con fecha 24 de julio de 2020, y suscripta por funcionarios técnicos del ORSNA y representantes del Concesionario -*Expediente EX-2020-73378787-APN-USG#ORSNA*- y que servirían, a la postre, como basamento para establecer las CONDICIONES TÉCNICAS PARA LA PRÓRROGA. En ella se destacó la necesidad de impulsar, con la mayor celeridad posible, la readecuación y el fortalecimiento de la infraestructura aeroportuaria del Grupo “A” del SNA y, fundamentalmente, de los aeropuertos nodales que sirven tanto al tráfico de cabotaje como a las conexiones internacionales; de modo de prepararlos, no solamente para responder con las mejores prestaciones al aumento de la demanda, sino también, para constituirse en polos disponibles, rápidamente, a nivel nacional y latinoamericano, en la interconexión doméstica-regional/internacional, contribuyendo de esta forma a mejorar la posición argentina en el contexto de la alta competitividad dentro de la actividad; propendiendo, con ello, a una más pronta recuperación e incremento del giro comercial de los aeródromos concesionados.

La GREYF, a su vez, entendió que dichos argumentos son, entre otros, los que sirvieron de base para la propuesta de extensión del plazo de Concesión, concretados a través del DCTO-2020-1009-APN-PTE y las CONDICIONES TÉCNICAS PARA LA PRÓRROGA, que como Anexo forman parte de aquel.

El Área Técnica destacó que, por lo tanto y asociado a ello, se ponderaron los efectos que dicha extensión tendría sobre los usuarios del SNA, entendiendo como mejor alternativa aquella que otorgaba un mayor plazo para la recuperación de los costos de inversión a la menor tarifa posible.

La GERENCIA DE REGULACIÓN ECONÓMICA Y FINANCIERA (GREYF) aclaró que la modificación tarifaria que se propone no es aquella que surge del ejercicio regulatorio habitual que esa Gerencia debe llevar a cabo en razón de lo dispuesto por la Sección 29 del ACTA ACUERDO, ratificada por el Decreto N° 1799/07, sino que es el resultado de la interacción entre la extensión del plazo de la concesión y aquellas tarifas que dieran sostenibilidad y viabilidad a las inversiones requeridas; dados los flujos ya contenidos en la RESOL-2019-92-APN-ORSNA#MTR, sus actualizaciones, de acuerdo con los datos que se desprenden de los Informes de Contabilidad Regulatoria de los años 2018-2019, y estimaciones adicionales que pudieron realizarse a partir de los registros contables del año 2020, junto con las proyecciones y estimaciones necesarias sobre la probable recuperación del tráfico futuro, tal como se detallara en las mencionadas Actas de Reunión celebradas, entre otras, el día 17 de julio y 10 de septiembre del año pasado, y que suscribieran las autoridades del ORSNA y los representantes de AA2000 S.A.

La GREYF mencionó, también, que en las Actas de Reunión, efectivizadas en los días señalados, se dejó constancia de que *“se trata de escenarios con alto grado de volatilidad e incertidumbre, sujetos necesariamente a la realización de reevaluaciones y estudios complementarios”*, los cuales tendrán lugar al momento de realizarse las revisiones ordinarias de la proyección financiera de ingresos y egresos, las que serán realizadas ni bien el escenario post Pandemia arroje niveles predecibles respecto del comportamiento de pasajeros y se puedan llevar a cabo las tareas específicas de control de costos e ingresos que despliega este Organismo Regulador en tales oportunidades.

De igual modo, el Área Técnica agregó que en la Reunión del día 3 de agosto del anterior año -en el marco de las nuevas obligaciones de inversión expuestas en el Acta concretada el 24 de julio de 2020-, se sostuvo que *“el impacto que éstas tienen sobre los egresos de la concesión y su relación con el equilibrio contractual”*, que fuera determinado por RESOL-2019-92-APN-ORSNA#MTR, *“en caso de que el Concedente entienda oportuna la prórroga solicitada por el Concesionario, se observa la necesidad de readecuar los valores de las tasas de uso de Aeroestación a niveles compatibles con valores tarifarios similares a los oportunamente dispuestos por la Resolución ORSNA 168-15 en el caso de vuelos internacionales y equivalentes a USD 5 para los vuelos domésticos”*.

La GREYF señaló que la presente recomendación no puede considerarse en forma aislada sino que debe ser analizada en el marco del contexto por el que atraviesa la industria aeroportuaria en la actualidad, donde la prórroga del plazo de la Concesión se presenta como la medida razonable para viabilizar los compromisos de inversión necesarios para el mantenimiento y acondicionamiento de los aeropuertos que han sido identificados en la Parte SEGUNDA de las CONDICIONES TÉCNICAS PARA LA PRÓRROGA.

El área técnica indicó que dicha situación de excepcionalidad en modo alguno elimina lo dispuesto por el ACTA ACUERDO, encontrándose vigentes y operativos dichos mecanismos de revisión; siendo ese proceso, para la PFIE, el ámbito dentro del cual, aquellos, habrán de aplicarse, expresándose, ello, en la Parte TERCERA de las CONDICIONES TÉCNICAS PARA LA PRÓRROGA.

La GREYF, categoriza que la medida propiciada busca que las condiciones de prestación del Servicio Público para todos los usuarios del SNA, en términos de la infraestructura aeroportuaria, sean acordes a los niveles y estándares de calidad establecidos, no sólo en la actualidad sino, también, teniendo en cuenta los años que restan hasta el fin de la Concesión, permitiendo que las inversiones acompañen el esperado incremento del tráfico aéreo.

La GREYF mencionó que el ORSNA ha manifestado, en el Acta de Reunión del 10 de septiembre de 2020, que si bien existen múltiples escenarios teóricos, a los fines de hallar nuevamente el equilibrio dispuesto por la RESOL-2019-92-APN-ORSNA#MTR, aquel que se deduce de las CONDICIONES TÉCNICAS PARA LA PRÓRROGA tiene la ventaja de ser compatible con un nivel de Tasa de Uso de Aeroestación Internacional que ya se encontraba en vigencia durante el año 2016.

Asimismo, el Área Técnica agregó que *-con respecto a la Tasa de Uso para vuelos de Cabotaje, la que en la actualidad se encuentra muy por debajo de cualquier promedio internacional-*, el acuerdo alcanzado permite atender en el corto plazo la situación de crisis del sector, planteando un incremento de aquella recién para el año 2022, llevándola a niveles dispuestos en el inicio de la Concesión.

La GREYF expresó que, a los fines de preservar la competitividad del transporte aéreo, el ORSNA buscó, expresamente, no afectar ningún cargo aeroportuario aplicable, directamente, a las líneas aéreas que realizan servicios domésticos o internacionales, ni afectar la Tasa de Uso para vuelos regionales; entendiéndose prudente, sin perjuicio de los acuerdos alcanzados en las CONDICIONES TÉCNICAS PARA LA PRÓRROGA, suspender la aplicación en materia de vuelos domésticos, y congelar hasta el año 2022 su modificación, en miras a no afectar la competitividad y su productividad mientras se genera el resurgimiento del sector, buscando la obtención de niveles crecientes de conectividad aérea para el beneficio de los usuarios y la potenciación de los impactos directos e indirectos del transporte aéreo.

El Área Técnica mencionó, a su vez, que si bien las comparaciones acerca de los niveles tarifarios entre aeropuertos de distintos países adolece de los problemas típicos derivados del intento de ejecución de simples relaciones entre variables, sin tener en cuenta las particularidades propias de cada sistema regulatorio; pueden, no obstante, resultar de utilidad si no se pierden de vista los aspectos planteados tales como: el tipo de concesión, los aspectos contractuales vigentes, los niveles de tráfico, los servicios comprendidos en las tasas y los requerimientos de inversión necesarios, entre otras cuestiones.

Agregó la GREYF que dichas comparaciones internacionales han demostrado que las Tasas Aeronáuticas, correspondientes a operaciones domésticas, se encuentran, en nuestro país, no solo entre las menos costosas de la región sino del Mundo: optándose, igualmente, por la decisión de no incrementarlas en miras a las ganancias de productividad y competitividad de los distintos actores del Sector del transporte aéreo.

En función de lo señalado, el Área Técnica recomendó: i.- Readecuar el Cuadro Tarifario vigente en lo

correspondiente a la Tasa de Uso Internacional de acuerdo con el incremento previsto de DÓLARES ESTADOUNIDENSES SEIS (US\$ 6) por cada pasajeros internacional embarcado; ii.- Suspender y congelar el incremento previsto para la Tasa de Uso Doméstica hasta el año 2022, en miras a no afectar la competitividad y productividad mientras se genera el resurgimiento del sector, que busque generar niveles crecientes de conectividad aérea para el beneficio de los usuarios y la potenciación de los impactos directos e indirectos del transporte aéreo; iii.- Dejar aclarado que no se considera, en el Acuerdo de CONDICIONES TÉCNICAS PARA LA PRÓRROGA ni en el DCTO-2020-1009-APN-PTE, ajuste alguno a cualquier otra tasa aeronáutica doméstica o internacional vigente; iv.- Establecer que la variación tarifaria rija a partir del día siguiente de la publicación en el BOLETÍN OFICIAL DE LA REPÚBLICA ARGENTINA (BORA), respecto de los billetes de pasajes aéreos emitidos para ser utilizados a partir del 15 de marzo de 2021.

Posteriormente, y al tomar intervención el Servicio Jurídico (IF-2020-91318608-APN-GAJ#ORSNA), éste, recordó que en función del Artículo 14°, inciso b) del Decreto N° 375/97 (aprobado por Decreto de Necesidad y Urgencia N° 842/97) se dispone asegurar, como función de este Organismo Regulador, que las tarifas que se apliquen por servicios aeroportuarios prestados sean justas, razonables y competitivas.

Agregó la GERENCIA DE ASUNTOS JURÍDICOS (GAJ) que el dicho Decreto, 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”*.

La GAJ señaló, en este sentido, que el CONTRATO DE CONCESIÓN para la explotación, administración y funcionamiento del Grupo "A" de aeropuertos del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA), aprobado por el Decreto N° 163/98, incorporó pautas claras sobre el alcance de las facultades del ORSNA respecto del establecimiento de tarifas; destacándose que el párrafo Cuarto del Numeral 16, de la citada normativa dispone que *"Durante el término de la concesión regirá el Régimen Tarifario que figura en el Anexo 1 del presente Contrato, o el que en el futuro apruebe el ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA)"*.

El Servicio Jurídico destacó, entonces, la facultad otorgada al ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA) para modificar el Cuadro Tarifario del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA) en cualquier momento durante la Concesión, exponiéndose, en cada oportunidad, la fundamentación pertinente para dicho accionar.

La GAJ manifestó que, posteriormente, y en el marco del proceso de renegociación impulsado por el Estado Nacional, se estableció un nuevo modelo de gestión regulatorio incorporando nuevas funciones regulatorias para el ORSNA, todo ello, con respecto al CONTRATO DE CONCESIÓN original, innovando en la implementación de instrumentos regulatorios específicos.

En tal sentido, el Área Técnica refirió que los Numerales 29.1 y 29.2 del ACTA ACUERDO, ratificada por el Decreto N° 1799/07, establecen un mecanismo de Revisión Ordinaria Anual de la PROYECCIÓN FINANCIERA DE INGRESOS Y EGRESOS DE LA CONCESIÓN (PFIE).

El Servicio Jurídico señaló que el ORSNA, a la luz del marco normativo vigente, es el encargado de la elaboración de los mecanismos de revisión de la PFIE, como también de la realización de esa revisión y, eventualmente, de resultar necesario, proceder al reequilibrio de dicha Proyección, de adecuar las tarifas.

La GAJ recordó que por la Resolución RESOL-2019-92-APN-ORSNA#MTR, con fecha 21 de octubre de 2019, se aprobó la última revisión de la PROYECCIÓN FINANCIERA DE INGRESOS Y EGRESOS (PFIE) de la Concesión, correspondiente al 31 de diciembre de 2017, conforme lo dispuesto por el Numeral 29 de la Parte Cuarta del ACTA ACUERDO DE ADECUACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN, ratificada por Decreto N° 1799/07.

Como consecuencia de dicha Revisión, el Servicio Jurídico señaló que por la Resolución RESOL-2019-93-APN-ORSNA#MTR se dispuso la aprobación del Cuadro Tarifario a aplicarse en todos las Terminales Aéreas que integran el SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA).

La GAJ manifestó que recientemente se ha dictado la RESFC-2020-80-APN-ORSNA#MTR, con fecha 30 de noviembre del año pasado, y por la cual se emitió una recomendación favorable para la prórroga del plazo de Concesión para la explotación, administración y funcionamiento del Grupo "A" de Aeródromos del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS, por el término de DIEZ (10) años; manteniéndose la exclusividad acordada, oportunamente, en el CONTRATO DE CONCESIÓN, aprobado por los Decretos N° 163/98 y N° 1799/07, y en los términos de las establecidas CONDICIONES TÉCNICAS PARA LA PRÓRROGA, suscriptas por este Organismo Regulador y por AA2000 S.A. (IF-2020-83039885-APN-USG#ORSNA), relativas a las especificaciones necesarias para la concreción de aquella extensión contractual.

En atención a la recomendación precitada, agregó el Servicio Jurídico que a través del Decreto N° 1009/20, se resolvió prorrogar por DIEZ (10) años, contados a partir de la finalización del período inicial, el CONTRATO DE CONCESIÓN suscripto, originalmente el día 9 de febrero de 1998, entre el ESTADO NACIONAL y AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 SOCIEDAD ANÓNIMA (AA2000 S.A.), manteniéndose la exclusividad en los términos establecidos por las CONDICIONES TÉCNICAS PARA LA PRÓRROGA, suscriptas por el ORSNA y por el Concesionario y cuyos términos fueron ratificados por el Concedente (IF-2020-83039885-APN-USG#ORSNA).

Manifestó la GAJ que, al emitirse el Decreto citado, se contaba a través de los equipos técnicos del ORSNA con un análisis integral de la situación contractual, financiera y económica de la Concesión, orientado a establecer un análisis respecto de las condiciones necesarias para la sustentabilidad del Grupo "A" de Aeródromos del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA) y el restablecimiento de la ecuación económica financiera del Contrato; ponderándose, particularmente, la tutela de los derechos e intereses de los usuarios y las usuarias del Grupo "A" de aeropuertos del SNA y la sustentabilidad y sostenimiento del mismo.

El Servicio Jurídico, a su vez, recordó, en esa ocasión, que producto del impacto y la crisis sanitaria impuesta por la Pandemia COVID-19, se había analizado y concluido que los ingresos de la Concesión se habían reducido, significativamente; agregando que, al tomar intervención las áreas especializadas del ORSNA, éstas, concluyeron que la prórroga del plazo de la Concesión se presentaba como la medida más

razonable para lograr el equilibrio económico-financiero del CONTRATO DE CONCESIÓN; el compromiso de inversión para la realización de obras necesarias para el mantenimiento y acondicionamiento de las terminales aéreas que integran el Grupo "A" del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA), ponderándose el interés y los derechos de los usuarios y las usuarias a recibir un servicio de calidad a la menor tarifa posible, y sin comprometer los fondos del Tesoro de la Nación y sin conceder exenciones fiscales.

El Servicio Jurídico agregó que el Área Técnica en la materia indicó que la modificación tarifaria propuesta no es aquella que surge del ejercicio regulatorio habitual que esa Gerencia debe llevar a cabo, de acuerdo a lo dispuesto por la Sección 29 del ACTA ACUERDO, sino que es el resultado de la interacción entre la extensión del plazo de la Concesión y aquellas tarifas que pudieran dar sostenibilidad y viabilidad a las inversiones requeridas; dados los flujos ya contenidos en la Resolución RESOL-2019-92-APN-ORSNA#MTR y sus actualizaciones, y en acuerdo con los datos que se desprenden de los Informes de Contabilidad Regulatoria de los años 2018-2019 y las estimaciones adicionales que pudieron realizarse a partir de los registros contables del año 2020, junto con las proyecciones y estimaciones necesarias sobre la probable recuperación del tráfico futuro, tal como se detallara en las Actas de Reunión referidas, con fechas 17 de julio y 10 de septiembre de 2020, suscriptas por las autoridades del ORSNA y los representantes del Concesionario.

Por otra parte, la GAJ señaló que el Área Técnica mencionada hace hincapié en que la presente recomendación no puede considerarse en forma aislada, sino en el marco del contexto por el que atraviesa la industria aeroportuaria en la actualidad, donde la prórroga del plazo de la Concesión se presenta como la medida razonable para viabilizar los compromisos de inversión necesarios para el mantenimiento y acondicionamiento de los aeropuertos.

Recordó la GAJ, por último, que la aprobación de la Prórroga referida en modo alguno elimina lo dispuesto por el ACTA ACUERDO, encontrándose plenamente vigentes y operativos los mecanismos de revisión, siendo ese proceso en la PFIE el ámbito por el cual los mismos habrán de aplicarse; habiendo quedado expresado en la Parte TERCERA de las CONDICIONES TÉCNICAS PARA LA PRÓRROGA que como Anexo forma parte del Decreto N° 1009/20.

Respecto de la competencia para suscribir el correspondiente acto administrativo, el Servicio Jurídico sostuvo que el Directorio del ORSNA es quien, de acuerdo a lo dispuesto por el Artículo 23°, inciso a) del Decreto N° 375/97, resulta competente para entender lo allí tratado.

Concluyó el Servicio Jurídico señalando que no se presentan observaciones legales que formular a los puntos propuestos por la GREYF en su PV-2020-91154718-APN-GREYF#ORSNA.

Oído lo expuesto, el Directorio en forma unánime RESUELVE:

1. Disponer el congelamiento total de la TASA DE USO DE AEROESTACIÓN Doméstica (TUA), hasta la finalización del año 2021, en miras de no afectar la competitividad y productividad del sector; mientras se genera el resurgimiento del mismo, buscando alcanzar niveles crecientes de conectividad aérea para el beneficio de los usuarios y la potenciación de los impactos directos e indirectos del transporte aerocomercial.

2. Readecuar el Cuadro Tarifario aprobado por la RESOL-2019-93-APN-ORSNA#MTR, correspondiente a la tarifa denominada "TASA DE USO DE AEROESTACIÓN INTERNACIONAL" (TUAI), con un incremento previsto de U\$S 6 por cada pasajero internacional, embarcado en las terminales aéreas del Grupo "A" de Aeródromos del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA) de la REPÚBLICA ARGENTINA.
3. Dejar aclarado que no se considera, en el Decreto N° 1009/20 ni en el Acuerdo de CONDICIONES TÉCNICAS PARA LA PRÓRROGA, que como Anexo forma parte de aquel, la aplicación de ningún ajuste a las tasas aeronáuticas vigentes a pagar por los operadores aéreos, doméstica o internacional, oportunamente, dispuestas por la RESOL-2019-93-APN-ORSNA#MTR.
4. Disponer que la variación tarifaria indicada en el ítem 2, rija, respecto de los billetes de pasajes aéreos emitidos, a partir del día siguiente de su publicación en el BOLETÍN OFICIAL DE LA REPÚBLICA ARGENTINA (BORA), para ser utilizados a partir del día 15 de marzo de 2021.
5. Autorizar a los miembros del Directorio para que en forma individual o conjunta suscriban el correspondiente acto administrativo.

Punto 2 – El Sr. Secretario General somete a consideración el EX-2020-73592882-APN-USG#ORSNA por el que tramita la ratificación de lo actuado en el marco del referido expediente.

Al respecto, el Concesionario, con fecha 15 de diciembre de 2020, realizó una presentación en los autos caratulados "*AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. c/ ORSNA s/ Proceso de Conocimiento*" (Expediente 56.695/19), en el cual solicitó la homologación judicial de los instrumentos suscriptos, entre AA2000 S.A. y el ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA), a los efectos de reglar las condiciones técnicas que posibilitaron, al ESTADO NACIONAL concedente, analizar la procedencia y la conveniencia del otorgamiento de la Prórroga de la Concesión de la cual es titular AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 SOCIEDAD ANÓNIMA.

Así, el Concesionario agregó que por medio del referido pronunciamiento homologatorio se requiere dar por concluida la tramitación del expediente judicial promovido por AA2000 S.A., toda vez que las cuestiones, allí, debatidas han sido contempladas por las partes en los instrumentos mencionados.

El Concesionario manifestó, expresamente, que las cuestiones que originaron la promoción de los referidos actuados, y que involucran los documentos suscriptos, configuran materias técnicas y financieras susceptibles de ser incluidas en sus términos sin afectar el Orden Público ni, tampoco, las atribuciones de regulación y control; haciéndose constar, asimismo, y muy especialmente, que no se comprometen las facultades que corresponden a la esfera de exclusividad en lo referido a la competencia del ESTADO NACIONAL concedente.

Cabe señalar que AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 SOCIEDAD ANÓNIMA (AA2000 S.A.), en dicha presentación, acompañó las "CONDICIONES TÉCNICAS PARA LA PRÓRROGA DE LA CONCESIÓN", el Acta de Reunión celebrada, entre representantes del ORSNA y los suyos, con fecha 14 de octubre de 2020, y las Pautas Interpretativas de la Revisión de la Ecuación Económico Financiera de la Concesión, establecidas en la Reunión del 21 de octubre de 2020.

La GERENCIA DE ASUNTOS JURÍDICOS (GAJ) mediante su ME-2020-88127160-APN-GAJ#ORSNA y ME-2020-88117266-APN-GAJ#ORSNA, dirigidos a la GERENCIA DE REGULACIÓN ECONÓMICA Y FINANCIERA (GREYF) y a la UNIDAD SECRETARÍA GENERAL (USG), respectivamente, adjuntó *-en archivo embebido-*, la cédula recibida en el domicilio electrónico denunciado en los autos de referencia, a fin de que se tomase conocimiento del planteo formulado por AA2000 S.A. donde solicita la homologación judicial de los documentos acompañados.

La GAJ, en atención a lo señalado, y a la Parte SEXTA de las “CONDICIONES TÉCNICAS PARA LA PRÓRROGA”, ratificadas por el Decreto N° 1009/20, solicitó a las mencionadas Áreas Técnicas que manifiesten si aducían algún tipo de objeciones al respecto y/o cualquier, otra, cuestión que considerasen pertinente manifestar.

La GREYF (ME-2020-88194928-APN-GREYF#ORSNA) señaló que, con relación a las CONDICIONES TÉCNICAS PARA LA PRÓRROGA, se observa la coincidencia entre el documento presentado judicialmente y el suscripto, oportunamente, por el ORSNA y AA2000 S.A., y que fuera ratificado por el DCTO-2020-1009-APN-PTE, del cual forma parte como Anexo.

También, el Área especializada expresó que las Condiciones Técnicas expuestas resultan ser el fruto de las Actas suscriptas a lo largo de las reuniones llevadas a cabo entre las Partes, habiéndose generado como corolario la RESFC-2020-80-APN-ORSNA#MTR, y destacando que no existen observaciones al respecto.

Con relación al Acta de Reunión, con fecha 14 de octubre del pasado año, la GREYF señaló que se ha establecido un Plan de Pagos respecto de la deuda que contrajo el Operador Aeroportuario en los diversos Patrimonios de Afectación que integran el FIDEICOMISO DE FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (FFSNA), y la pertinente reanudación de la integración de los fondos a dichos Patrimonios; resultando el Acta referida coincidente, en sus términos, con la RESFC-2020-87-APN-ORSNA#MTR, no existiendo, tampoco, observaciones que realizar al documento incorporado.

Por último, y con relación al Acta de Reunión, del día 21 de ese mismo mes del 2020, identificada como “Pautas Interpretativas de la Revisión de la Ecuación Económico Financiera de la Concesión”, el Área Técnica señaló que las Partes destacaron la necesidad de concretar la reglamentación respecto de los Mecanismos de Revisión en los términos de la Resolución ORSNA N° 111/08, tomando como guía orientativa el Anexo conformado en el Acta referenciada; no existiendo, por lo tanto, observaciones que realizar al Documento incorporado y suscripto, oportunamente.

El Sr. Vicepresidente del Directorio, por medio del ME-2020-88583789-APN-ORSNA#MTR, señaló que, con relación al pedido formulado por el Concesionario en los autos judiciales mencionados, y en el marco de lo establecido por la Parte SEXTA de las CONDICIONES TÉCNICAS PARA LA PRÓRROGA, convenidas entre el ORSNA y AA2000 S.A., con el objetivo de concluir el presente proceso, no existían objeciones a la homologación judicial, exclusivamente, de los documentos acompañados: “CONDICIONES TÉCNICAS PARA LA PRÓRROGA DE LA CONCESIÓN”, “Acta de Reunión”, celebrada el día 14 de octubre pasado, y “Acta de Reunión - ‘Pautas Interpretativas de la Revisión de la Ecuación Económico Financiera de la Concesión’”, acontecida el 21 de octubre de 2020, con los alcances vertidos por las Áreas Técnicas de este Organismo Regulador, y que surgen como antecedentes de dichos

Documentos, con los alcances del Decreto N° 163/98, del Decreto N° 1799/07, del Decreto N° 1009/20 y de la RESFC-2020-87-APN-ORSNA#MTR.

El Sr. Vicepresidente, asimismo, aclaró que lo mencionado no podría alterar, de manera alguna, las facultades de control y regulación de este ORSNA, ni las facultades propias del ESTADO NACIONAL concedente.

Cabe señalar, por lo tanto, que corresponde ratificar, en esta instancia, el ME-2020-88583789-APN-ORSNA#MTR, suscripto por el Sr. Vicepresidente del Directorio.

Oído lo expuesto, el Directorio en forma unánime RESUELVE:

1. Ratificar el ME-2020-88583789-APN-ORSNA#MTR, suscripto por el Sr. Vicepresidente del Directorio, con fecha 18 de diciembre del 2020.

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