



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
Las Malvinas son argentinas

ACTA DE DIRECTORIO

Número:

Referencia: ACTA N° 12/2022 DE REUNIÓN ABIERTA DE DIRECTORIO DEL ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA)

ACTA N° 12/2022 DE REUNIÓN ABIERTA DE DIRECTORIO DEL ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA)

El día 21 de Septiembre de 2022, siendo las 12:00 hs, se reúne en Reunión Abierta el Directorio del ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA), en los términos del Anexo VIII del Decreto N° 1.172/03, en su Sede sita en Av. Costanera Rafael Obligado s/n, Edificio IV, Piso 2° - de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, con la presencia del Sr. Presidente del Directorio, Dr. Carlos Pedro Mario Aníbal LUGONES AIGNASSE, del Sr. Vicepresidente del Directorio, Dr. Fernando José MURIEL y de la Sra. Primer Vocal del Directorio, Dra. Pilar BECERRA. Asiste a la Reunión, la Sra. Secretaria General, Dra. Ornella SIGNORETTA. Contándose con el quórum correspondiente, se da comienzo a la Reunión con el propósito de tratar el siguiente:

ORDEN DEL DÍA

1. EX-2022-90106103-APN-USG#ORSNA Programa de Estudio y Control para el Fortalecimiento de la Actividad Regulatoria y Reglamentaria del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA).
2. EX-2022-53149709-APN-USG#ORSNA - Cuadro Tarifario para el Aeropuerto “ALMIRANTE M. ZAR” de la Ciudad de TRELEW, PROVINCIA DEL CHUBUT
3. EX-2021-94227308-APN-USG#ORSNA - 2° Reprogramación Física Financiera para el período 2022-2024 del Fideicomiso de Fortalecimiento del Sistema Nacional de Aeropuertos (FFSNA).
4. EX-2022-70000108-APN-USG#ORSNA – Cuadro Tarifario Aeropuerto de SAN FERNANDO.

Punto 1.- La Sra. Secretaria General somete a consideración el EX-2022-90106103-APN-USG#ORSNA por el que tramita la creación del “Programa de estudio y control para el fortalecimiento de la actividad regulatoria y reglamentaria del Sistema Nacional de Aeropuertos (PECFARR)”, destinado a satisfacer las necesidades de formación y actualización, así como el fortalecimiento de las competencias integrales de las personas trabajadoras del ORSNA.

La GERENCIA DE RECURSOS HUMANOS (en adelante GRRHH) consideró necesaria la implementación de un programa de capacitación destinado a todos los trabajadores y trabajadoras sin distinción de niveles de formación educativa o académica, que permita abordar las necesidades específicas de cada una de las áreas de esta repartición, permitiendo que todas las personas trabajadoras puedan incorporar las herramientas necesarias para el cumplimiento de sus funciones laborales habituales, independientemente de su complejidad al momento de su asignación.

Por tanto, la GRRHH entendió que era apropiada la creación del PECFARR, en tanto permitirá impulsar y concretar diferentes ciclos de formación transversales que resulten de interés para todas las personas trabajadoras, vinculadas con aspectos centrales y fundamentales del Organismo, para lo que se contará con la participación y el aporte de profesionales y técnicos de las distintas gerencias y/o departamentos; como así también capacitaciones técnicas resultantes de necesidades que las distintas gerencias determinen, siendo apropiada la interrelación y el apoyo de entidades educativas que brinden programas y logística a requerimiento del ORSNA.

Toda vez que el programa que se propone tiene carácter complementario a lo ya trabajado y actuado en coordinación con el INSTITUTO NACIONAL DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA en los diferentes planes estratégicos y anuales de capacitación, el área técnica aclaró que la participación de las personas trabajadoras en los ciclos de formación que se brinden será de carácter optativo, determinando las jornadas de capacitación por fuera de los horarios laborales habituales.

Asimismo, agregó la GRRHH que si bien la participación en mayor medida del personal en el programa propuesto redundará en un beneficio superior para la actividad de fiscalización y regulatoria del Organismo Regulator, se propone el otorgamiento de un reconocimiento económico para aquellos trabajadores y trabajadoras que se interesen y participen activamente de los ciclos de formación, el que consistirá en la asignación de un “Incentivo a la formación para el fortalecimiento de la actividad regulatoria y reglamentaria del ORSNA”, que radicará en una suma de dinero específica determinada en módulos, la que tendrá carácter no remunerativa y estará sujeta a las retenciones impositivas que pudieran corresponder a cargo de esta repartición.

Aclaró el área técnica que dicho incentivo podría ser afrontado por medio de una de las cuentas del Fideicomiso de Fortalecimiento del Sistema Nacional de Aeropuertos (FFSNA), concretamente a la Cuenta fiduciaria del Patrimonio de Afectación para el Estudio, Control y Regulación de la Concesión – BNA Fiduciario (UNO COMA VEINTICINCO POR CIENTO (1,25%)).

A los fines operativos, la GRRHH propuso la creación de una Comisión de seguimiento de la implementación de PECFARR, la que tendrá a su cargo la ejecución del programa y estará integrada por las personas responsables de las gerencias y/o departamentos con dependencia directa del Directorio,

facultando a dicha área técnica para la reglamentación interna del programa y para el diligenciamiento de todas aquellas gestiones administrativas que deban realizarse ante el BANCO DE LA NACIÓN ARGENTINA (BNA) para el funcionamiento efectivo del PECFARR y el otorgamiento de los incentivos pertinentes para las personas trabajadoras que participen activamente de los ciclos de formación propuestos en el marco del citado programa.

Cabe señalar que las distintas Gerencias del ORSNA tomaron la intervención que les correspondía y el DEPARTAMENTO DE RELACIONES INSTITUCIONALES Y PRENSA (en adelante DRIP), mediante PV-2022-95335746-APN-ORSNA#MTR, la GERENCIA DE REGULACIÓN ECONÓMICA Y FINANCIERA (en adelante GREYF), mediante PV-2022-95342458-APN-GREYF#ORSNA, la GERENCIA DE PLANIFICACIÓN AEROPORTUARIA (en adelante GPA), mediante ME-2022-95380000-APN-GPA#ORSNA, la GERENCIA DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA (en adelante GOIA), mediante Providencia N° PV-2022-95387797-APN-GOIA#ORSNA, la GERENCIA DE OPERACIONES Y EXPERIENCIA DEL USUARIO (en adelante GOYEU) mediante PV-2022-95417202-APN-GOYEU#ORSN; la GAYP mediante ME-2022-93980171-APN-GAYP#ORSNA y PV-2022-95439535-APN-GAYP#ORSNA y la UNIDAD DE AUDITORÍA INTERNA (en adelante UAI) mediante PV-2022-95444174-APN-UAI#ORSNA.

La GRRHH elaboró el correspondiente proyecto de resolución contenido en el IF-2022-95264354-APN-GRRHH#ORSNA.

Al tomar intervención la GERENCIA DE ASUNTOS JURÍDICOS (en adelante GAJ) (IF-2022-97385337-APN-GAJ#ORSNA) señaló que, de conformidad con lo establecido en el Artículo 24 del Decreto N° 375/97, las relaciones del ORSNA con su personal dependiente se rigen por las previsiones de la Ley de Contrato de Trabajo N° 20.744 (t.o. 1976), agregando que la Ley N° 24.576, por medio de la cual se ha producido una modificación en el título II de la Ley de Contrato de Trabajo, agrega el Capítulo VIII, el que ha delimitado el principio rector en materia de formación profesional estableciendo que: *“La formación profesional y la formación en el trabajo, en condiciones igualitarias de acceso y trato será un derecho fundamental para todos los trabajadores y las trabajadoras”*.

Aclaró la GAJ que, en relación a la creación del “Incentivo a la Formación para el Fortalecimiento de la Actividad Regulatoria y Reglamentaria del ORSNA”, no obstante su posterior reglamentación, se manifiesta que constituye una suma fija, de carácter no remunerativo, determinada en módulos, que será otorgada a los trabajadores y trabajadoras que integren el PECFARR, en las condiciones que establezca la reglamentación que a tal efecto se dicte.

Al respecto, el Servicio Jurídico destacó que el artículo 103 bis, inciso h, de la LCT (según texto 24.700), ha instituido como beneficio social no remunerativo y propio de la seguridad social *“el otorgamiento o pago debidamente documentado de cursos o seminarios de capacitación o especialización”* al trabajador o a su familia a cargo, concepto dentro del cual – por su específica finalidad – podría encontrarse incluido el pago de un estipendio que abonase el empleador para costear gastos de dichos cursos o seminarios de capacitación o especialización que realizara el dependiente o alguno de su familia.

Refirió la GAJ que, tratándose el beneficio de una suma fija, de carácter no remunerativa y determinada en

módulos, la doctrina ha destacado la importancia que cumple el elemento causal, para determinar la naturaleza jurídica del pago, agregando que la creación tanto del PECFARR, así como del “Incentivo a la formación para el fortalecimiento de la actividad regulatoria y reglamentaria del ORSNA” y de la “Comisión de seguimiento de la implementación del PECFARR”, redundarán en beneficios tanto para el personal trabajador como para el ORSNA como organismo.

Finalmente, el Servicio Jurídico sostuvo que la competencia para dictar el presente acto por parte del Directorio del ORSNA, se desprende de lo establecido en el Artículo 23, inciso f) del Decreto N° 375 del 24 de abril de 1997.

Concluyó la GAJ señalando que no existirían reparos jurídicos que oponer al acto proyectado.

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

1. Crear el “Programa de estudio y control para el fortalecimiento de la actividad regulatoria y reglamentaria del Sistema Nacional de Aeropuertos” (PECFARR).
2. Otorgar el reconocimiento del “Incentivo a la formación para el fortalecimiento de la actividad regulatoria y reglamentaria del ORSNA”, a las personas trabajadoras que resulten alcanzadas por el presente programa, en las condiciones que establezca la reglamentación pertinente.
3. Determinar que los gastos que demande la presente medida sean atendidos con los fondos existentes en la cuenta fiduciaria del BANCO DE LA NACIÓN ARGENTINA Nro. 412466/3 del “Patrimonio de afectación para el estudio, control y regulación de la concesión” (1,25% - UNO COMA VEINTICINCO POR CIENTO).
4. Crear la “Comisión de seguimiento de la implementación del PECFARR”, la que estará conformada por las personas titulares de las áreas de primer nivel operativo de esta repartición, dispuestas por medio de la Decisión Administrativa DA-2019-161-APN-JGM del 12 de marzo de 2019, y por las personas titulares de los departamentos con dependencia directa del DIRECTORIO del ORSNA, la que tendrá a su cargo la ejecución integral del PECFARR.
5. Facultar a la GERENCIA DE RECURSOS HUMANOS de esta repartición, a reglamentar internamente el PECFARR y a realizar las gestiones administrativas ante el BANCO DE LA NACIÓN ARGENTINA que resulten necesarias a los fines de la operatividad con relación a lo dispuesto en el punto 2 de la presente Acta.
6. Autorizar a los miembros del Directorio para que, en forma individual o conjunta, suscriban el correspondiente acto administrativo.

Punto 2 - La Sra. Secretaria General somete a consideración el EX-2022-53149709-APN-USG#ORSNA por el que tramita la modificación al Cuadro Tarifario para el Aeropuerto “ALMIRANTE M. ZAR” de la Ciudad de TRELEW, PROVINCIA DEL CHUBUT.

Cabe señalar que la MUNICIPALIDAD DE TRELEW, mediante Nota N° 73-22, solicitó la aplicación de lo dispuesto por la RESFC-2021-83-APN-ORSNA#MTR en el Aeropuerto referido, fundamentando su pedido en que LONDON SUPPLY S.A.C.I.F.I. ha destacado reiteradamente la situación financiera crítica por la que atraviesa a raíz de la caída del tráfico desde el inicio de la pandemia por COVID-19, y el alto

incremento de los costos para hacer frente a las necesidades propias del servicio público aeroportuario.

Posteriormente, la firma LONDON SUPPLY S.A.C.I.F.I. (IF-2022-59008262-APN-USG#ORSNA) remitió el “Flujo de Fondos” solicitado por el Área Técnica mediante NO-2022-54163428-APN-GREYF#ORSNA.

La GREYF (PV-2022-83150141-APN-GREYF#ORSNA) expresó que la RESFC-2021-83-APN-ORSNA#MTR puso en vigencia para todo el Sistema Nacional una TASA DE USO DE AEROSTACIÓN DE CABOTAJE (TUAC) de PESOS SEISCIENTOS CATORCE (\$614) más IVA (Categoría I), la que rige para todo el SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA) excepto para los aeropuertos mencionados en el Artículo 3 de la Resolución, entre los cuales se encuentra el de TRELEW.

En primer lugar, el área técnica señaló que el impacto de la Pandemia en el Aeropuerto de TRELEW se alinea con lo ocurrido a nivel nacional, con caídas del tráfico durante 2020 del orden del SETENTA Y CINCO POR CIENTO (75%) y una recuperación durante 2021 que ha resultado lenta y paulatina, y que ha llevado a finalizar el año aún un CINCUENTA POR CIENTO (50%) por debajo de 2019.

La GREYF manifestó que si se observa el desempeño de los últimos meses, el último cuatrimestre de 2021 estuvo en promedio un CUARENTA POR CIENTO (40%) por debajo que el mismo período de 2019, agregando que a su vez, el primer cuatrimestre de 2022 se encontró un SIETE POR CIENTO (7%) por debajo de lo ocurrido en el mismo período de 2019.

Aclaró la GREYF que las razones por las cuales el ORSNA hizo extensivo el incremento tarifario originalmente calculado para los aeropuertos integrantes del Grupo “A” al resto de los aeropuertos del SNA, tenía que ver con una política de fomento al desarrollo de todo el sistema aeroportuario, y que asimismo, la exclusión de ciertos aeropuertos de esta normativa general obedece a las particularidades propias de las distintas concesiones provinciales, o municipales, como el caso del Aeropuerto de TRELEW, y a la necesidad de consensuar las medidas con los respectivos concedentes, puesto que cada una de estas concesiones privadas se rige por marcos normativos particulares que obligaban a realizar un análisis puntual a partir de las especificidades de cada aeropuerto.

La GREYF mencionó que en total, la nueva tarifa implicaría pasar de una tasa de cabotaje de PESOS CIENTO TREINTA Y TRÉS (\$133) (más IVA) (RESOL-2019-12-APN-ORSNA#MTR) a PESOS SEISCIENTOS CATORCE (\$614) (más IVA), permaneciendo inalterado el resto del cuadro tarifario.

Por lo que el área técnica señaló que la tasa que se proponía debería permitir, una vez recuperado el tráfico de pasajeros y aeronaves, generar un superávit de ingresos suficientes a futuro, agregando que sin embargo, el éxito de la medida dependía crucialmente de que el Concesionario cumpliera con su misión de ejecutar su negocio con diligencia, extremando los esfuerzos para el mejor desempeño comercial del aeropuerto y evitando al mismo tiempo el desmedido incremento de los costos, y que el CONCEDENTE por su parte ejerza la debida vigilancia y control sobre la CONCESIÓN.

Con relación a la evolución de los ingresos, el área técnica sostuvo que los ingresos aeronáuticos percibidos por el Concesionario están conformados por las Tasas de Uso de Aeroestación de Cabotaje e Internacional, las tasas de estacionamiento y aterrizaje de aeronaves y tasa por uso de manga, dependiendo

todos estos conceptos de la evolución de tráfico prevista.

En cuanto a la participación de los distintos tipos de ingresos sobre el total, la GREYF mencionó que, históricamente, el principal componente de ese rubro fue la TUA, pero no obstante, a partir de la entrada en vigencia de la Resolución ORSNA N° 73/2015, la TUA internacional comenzó a tener una relevancia no menor.

La GREYF concluyó su informe propiciando aprobar un nuevo Cuadro Tarifario para el Aeropuerto “ALMIRANTE ZAR” de TRELEW, PROVINCIA DEL CHUBUT, siempre que se atendiesen las consideraciones expuestas (IF-2022-70574514-APN-GREYF#ORSNA).

Al tomar intervención, el Servicio Jurídico (IF-2022-88383730-APN-GAJ#ORSNA) expresó que el Artículo 17 del Decreto N° 375/97 prevé que: *“El Organismo Regulador tendrá las siguientes funciones... 7) 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”* (Artículo 17.7).

Refirió la GAJ que en ejercicio de dicha potestad el ORSNA, a través de la Resolución ORSNA N° 53/98, puso en vigencia el Cuadro Tarifario Inicial, aplicable en todos los aeropuertos que forman parte del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA), donde se precisan los montos que deberán abonarse por los conceptos allí contemplados: Tasa de aterrizaje, Tasa de Estacionamiento de Aeronaves, Tasa de Uso de Aeroestación, Tasa de Seguridad, Tasa de Migraciones, Tasa de Uso de Pasarelas Telescópicas, Tasa de Protección al Vuelo en Ruta y Tasa de Apoyo al Aterrizaje.

La GAJ manifestó que la aprobación de los cuadros tarifarios para los aeropuertos que se encuentran dentro del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA) es una competencia exclusiva y excluyente del ORSNA y en efecto, a los fines de lograr uniformidad en materia tarifaria dentro de los mencionados aeropuertos se ha asignado a este Ente Regulador las facultades para aprobar un cuerpo único estableciendo las tasas aeroportuarias vigentes en el todo el sistema.

Explicó el Servicio Jurídico que la intervención del ORSNA en materia tarifaria persigue, entre otras cuestiones, el debido resguardo a los derechos de los usuarios de los aeropuertos, potestad reconocida a través del Numeral 17.1 del Decreto N° 375/97 el que dispone como una de las funciones del ORSNA la de llevar a cabo todos los actos que resulten necesarios a fin de asegurar la igualdad, el libre acceso y la no discriminación en el uso de los servicios e instalaciones aeroportuarias.

Refirió la GAJ que en tal sentido, bajo estas pautas y condiciones analizadas, las áreas técnicas del ORSNA revisaron lo percibido por la firma Concesionaria LONDON SUPPLY S.A.C.I.F.I. con la intención de generar un flujo de ingresos tal que permita la sustentabilidad plena del aeropuerto por el plazo de la Concesión y permitir, de esta manera la prestación de un servicio aeroportuario con la calidad que se venía prestando.

El Servicio Jurídico consideró que con respecto a la propuesta del nuevo Cuadro Tarifario bajo análisis y los montos que surgen del mismo, deberá estarse a la intervención e informes brindados por el Área técnica.

Refirió la GAJ que desde el punto de vista jurídico se ha dado cumplimiento a las previsiones legales invocadas y aplicables a la situación planteada, sin que se presenten objeciones legales a la opinión vertida por el área técnica.

Concluyó el Servicio Jurídico señalando que no posee observaciones jurídicas que oponer la medida propiciada por la GERENCIA DE REGULACION ECONOMICA Y FINANCIERA tendiente a modificar el Cuadro Tarifario acompañado como IF-2022-70574514-APN-GREYF#ORSNA, para el mencionado Aeropuerto.

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

1. Dejar sin efecto la RESOL-2019-12-APN-ORSNA#MTR del 26 de febrero de 2019.
2. Aprobar el Cuadro Tarifario a aplicarse en el Aeropuerto "ALMIRANTE ZAR" de la Ciudad de TRELEW, PROVINCIA del CHUBUT contenido en el IF-2022-70574514-APN-GREYF#ORSNA, el cual entrará en vigencia a partir de su publicación en el BOLETÍN OFICIAL.
3. Disponer que el Concesionario LONDON SUPPLY S.A.C.I.F.I podrá percibir la TASA DE USO DE AEROSTACIÓN DE CABOTAJE que regirá 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 desde el 1° de noviembre de 2022.
4. Instruir a la GERENCIA DE REGULACIÓN ECONÓMICA Y FINANCIERA a solicitar a las partes firmantes del contrato de Concesión la realización de un plan de inversiones de cumplimiento exigible por parte del CONCEDENTE acorde a las necesidades de infraestructura del aeropuerto, volcando como inversión todo excedente de ingresos en beneficio del usuario del aeropuerto.
5. Autorizar a los miembros del Directorio para que, en forma individual o conjunta, suscriban el correspondiente acto administrativo.

Punto 3 - La Sra. Secretaria General somete a consideración el EX-2021-94227308-APN-USG#ORSNA por el que tramita la 2° Reprogramación Física Financiera para el período 2022-2024, la cual contiene proyectos a ser financiados con bienes fideicomitidos de las cuentas fiduciarias constituidas en el BANCO DE LA NACIÓN ARGENTINA, todo ello en cumplimiento del Artículo 23 del Contrato del Fideicomiso de Fortalecimiento del Sistema Nacional de Aeropuertos.

Cabe señalar que la GRRHH (ME-2022-94842344-APN-GRRHH#ORSNA) solicitó a la GAYP que realice una modificación en el monto de los recursos a disponer en el proyecto ID 114 - 'Servicio de capacitación - Plan de capacitación técnico - profesional para el ORSNA', perteneciente a la cuenta fiduciaria del Patrimonio de afectación para el estudio, control y regulación de la concesión - BNA Fiduciario (1,25%) del Fideicomiso de Fortalecimiento del Sistema Nacional de Aeropuertos (FFSNA), en razón de la proyección y concreción de nuevas jornadas de capacitación y ciclos de formación para el personal de esta repartición durante el período 2022 - 2024.

Asimismo, se remitió adjunto a la Providencia: - Informe sobre modificaciones en el monto del proyecto ID 114 | IF-2022-94806750-APN-GRRHH#ORSNA. - Cronograma de desembolsos - proyecto ID 114 | IF-2022-94800849-APN-GRRHH#ORSNA. - Cronograma de ejecución física - proyecto ID 114 | IF-

2022-94803933-APN-GRRHH#ORSNA.

Posteriormente se vinculó al expediente el Cronograma Consolidado de Ejecución Física con los proyectos incorporados/modificados en la Programación Física - Financiera 2022-2024 (IF-2022-94988085-APN-GAYP#ORSNA).

La GAYP acompañó el documento identificado como IF-2022-95120304-APN-GAYP#ORSNA conteniendo el proyecto de Nota dirigida al MINISTERIO DE TRANSPORTE, por el cual se remite el informe de la 2° Reprogramación Física - Financiera para el período 2022-2024,.

Al tomar intervención, el Servicio Jurídico (IF-2022-95814530-APN-GAJ#ORSNA) mencionó que el Artículo 23 del Contrato de Fideicomiso de Fortalecimiento del Sistema Nacional de Aeropuertos dispone que: *“La Secretaría de Transporte, previo informe del ORSNA, deberá remitir al Fiduciario, al inicio de cada ejercicio anual y por cada una de las Cuentas Fiduciarias de Afectación, un informe sobre los proyectos autorizados a ser financiados con los bienes fideicomitidos, especificando: 1.- Ingresos esperados para cada cuenta fiduciaria. 2.- Cronograma de ejecución física y financiera de los proyectos de obras de infraestructura y/o mejoramientos de servicios autorizados, o de cualquier otro proyecto autorizado por el ORSNA que sea objeto del Fideicomiso. 3.- Cuenta Fiduciaria que financiará los proyectos, especificando los conceptos e importes a ser debitados en las mismas. 4- Con posterioridad aún dentro del año calendario correspondiente, el ORSNA y/o la Secretaría de Transporte, podrán informar al Fiduciario la postergación de acreencias estimadas para un período trimestral determinado. En caso que la Secretaría de Transporte, previo informe del ORSNA, autorice la inclusión de nuevas obras de infraestructura y/o mejoramientos de servicios aeroportuarios, así como en general cualquier gasto que vaya a ser sufragado con Bienes Fideicomitidos durante el ejercicio anual, deberá remitir a la brevedad una nueva programación financiera al Fiduciario que contemple las nuevas obras a ser financiadas con Bienes Fideicomitidos”*.

Explicó la GAJ que en el proyecto de nota propiciado se remite al MINISTERIO DE TRANSPORTE el informe de la 2° Reprogramación Física Financiera para el período 2022-2024, recordando que al respecto deberá verificarse la disponibilidad de fondos suficientes al momento de concretarse la contratación del proyecto incorporado o modificado.

Con relación a la competencia para intervenir en la presente instancia, el Servicio Jurídico manifestó que, de acuerdo a lo dispuesto por el Artículo 23 del Decreto N° 375/97 es el Directorio del ORSNA quien debe comunicar la modificación de la Programación Financiera del Fideicomiso de Fortalecimiento del Sistema Nacional de Aeropuertos.

Concluyó la GAJ señalando que no posee observaciones que realizar al proyecto de Nota ORSNA elaborado por la GERENCIA DE ADMINISTRACIÓN Y PRESUPUESTO dirigido al MINISTERIO DE TRANSPORTE.

Cabe señalar que en fecha 13 de septiembre de 2022, el Sr. Presidente del Directorio suscribió la NO-2022-96446647-APN-ORSNA#MTR dirigida al MINISTERIO DE TRANSPORTE, 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 NO-2022-96446647-APN-ORSNA#MTR suscripta en fecha 13 de septiembre por el Sr. Presidente del Directorio del ORSNA.

Punto 4 – La Sra. Secretaria General somete a consideración el EX-2022-70000108-APN-USG#ORSNA, por el que se propicia la creación del Programa de Inversiones y Mejoramiento Aeroportuario del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de SAN FERNANDO, PROVINCIA DE BUENOS AIRES a ser financiado con los ingresos que se generan en dicho Aeropuerto.

Asimismo, se propone definir para el mencionado aeropuerto la Categoría Tarifaria I y disponer la aplicación del Cuadro Tarifario que se acompaña como IF-2022-90122635-APN-GREYF#ORSNA en el Aeropuerto de San Fernando y para las operaciones de la aviación general y comercial no regular de bajo porte en el Aeroparque “JORGE NEWBERY”.

Cabe considerar que el Concesionario AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. (Nota AA2000-COM-1076/222) adjuntó una propuesta de revisión tarifaria correspondiente a la aviación general en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de SAN FERNANDO y en el Aeroparque “JORGE NEWBERY” de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, destacando que la realidad operativa, económica y comercial de dichos Aeropuertos y de sus usuarios ha variado sustancialmente desde el inicio de la Concesión.

La GREYF (ME-2022-70754669-APN-GREYF#ORSNA y ME-2022-70757607-APN-GREYF#ORSNA) solicitó la intervención de la GOYEU y de la GPA, en el ámbito de sus competencias.

La GREYF (NO-2022-73494512-APN-GREYF#ORSNA) requirió al Concesionario, con relación a la propuesta de modificación del Cuadro Tarifario que rige actualmente para el SNA, con aplicación en los aeropuertos Aeropuerto Internacional de la Ciudad de SAN FERNANDO, PROVINCIA DE BUENOS AIRES y Aeroparque “JORGE NEWBERY” de la CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES, la siguiente información: “1. Operaciones mensuales del Aeropuerto de SAN FERNANDO, indicando tipo de aeronave, MTOW* (puede ser rango de peso), pasajeros, tripulantes, tipo de vuelo (cabotaje/internacional) y clase (trabajo aéreo, escuela, sanitario, etc.) desde enero de 2021 hasta la actualidad. 2. Cantidad de aeronaves con amarre en el Aeropuerto Internacional de la ciudad de San Fernando, Provincia de BUENOS AIRES y su evolución para los últimos CINCO (5) años. 3. Operaciones mensuales de la aviación general y comercial no regular de hasta 19 y de hasta TREINGA (30) plazas en Aeroparque Internacional “JORGE NEWBERY” de la CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES indicando tipo de aeronave, MTOW* (puede ser rango de peso), pasajeros, tripulantes, tipo de vuelo (cabotaje/internacional) y clase (trabajo aéreo, escuela, sanitario, etc.) desde enero de 2021 hasta la actualidad. 4. Cantidad de aeronaves con base en Aeroparque Internacional “Jorge NEWBERY” de la CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES y su evolución para los últimos CINCO (5) años; participación (%) de estas sobre el total de aeronaves de la aviación general que han operado en el aeropuerto”.

El Concesionario (Nota AA2000-OPER-1277/22 e IF-2022-79015657-APN-USG#ORSNA) remitió la información solicitada por el ORSNA.

La GREYF (ME-2022-84253090-APN-GREYF#ORSNA) solicitó a la GOYEU que informase: i) si la plataforma [de San Fernando] suele estar saturada OCHO (8) días al mes; ii) aporte los indicadores actualizados que reflejen el estado real de ocupación de pista en dichos aeropuertos. O bien, en caso de no contar con los mismos, incluya una descripción de los problemas observados en el Aeroparque y San Fernando producto de la incidencia de la aviación general y la comercial no regular de pequeño porte. Asimismo, y ante un eventual traslado de operaciones de esta naturaleza al aeropuerto de Ezeiza, se requiere que indique si existen en dicho aeropuerto las condiciones necesarias para la gestión de las mismas.

La GPA (ME-2022-86204168-APN-GPA#ORSNA) destacó que dentro de la Cláusula Segunda –“Infraestructura Necesaria” - del Acta denominada “Condiciones Técnicas para la Prórroga” de la Concesión (en adelante, Acta Acuerdo) ratificada por Decreto N° 1009/2020, se estableció un listado no excluyente y de carácter preliminar de proyectos y obras tentativas, orientadas a fortalecer el sistema aeroportuario en el corto y mediano plazo (Anexo I del Acta).

Asimismo el área técnica manifestó que en cuanto al Aeropuerto de SAN FERNANDO, cotejado el anexo técnico de la nota AA2000-COM-1076/22 contra el listado tentativo contenido en el Acta Acuerdo se advierte que del “Plan de Mejoras” listado en la nota del Concesionario, el punto 1 – “Nivelación y rectificación de desagües pluviales en zona de hangares” guarda correspondencia con el ítem “infraestructura sanitaria” del Anexo del Acta Acuerdo, y que el punto 3, “Nueva Plataforma Operativa” se corresponde con el ítem “ampliación plataforma comercial” también incluido en dicha Acta.

La GPA señaló que los puntos 2, 4 y 5 del Plan de Mejoras propuesto por el Concesionario, si bien no responden estrictamente a ítems nominados en el anexo del Acta Acuerdo, implican mejoras que dicha gerencia entiende necesario ejecutar hasta tanto se pueda encarar aquellas obras de mayor envergadura que el Concesionario define en el segundo listado de la presentación como parte del “Desarrollo del Plan Maestro de San Fernando”. De hecho y de este último listado mencionado, el punto 1 “Nueva Terminal de Pasajeros”, punto 2 “Plataforma Remota”, punto 5 “Torre de Control” y punto 6, “Edificio SEI”, se encuentran comprendidos también en el listado tentativo definido en el Acta Acuerdo que establece los términos de la prórroga de la concesión.

La GOYEU (ME-2022-86613352-APN-GOYEU#ORSNA) brindó respuesta al requerimiento de información formulado por la GREYF.

Asimismo, la GREYF elaboró el “INFORME AEROPUERTO DE SAN FERNANDO - AVIACION GENERAL Y COMERCIAL NO REGULAR DE BAJO PORTE” (IF-2022-91618295-APN-GREYF#ORSNA), donde concluye, entre otras cuestiones, que: *“Como se ha sostenido a lo largo del informe, el Aeropuerto de San Fernando presenta particularidades que lo diferencian del resto de los aeropuertos que integran la Concesión de AA2000. Su principal actividad está vinculada a las operaciones de la aviación general y la aviación comercial no regular realizadas por aeronaves de pequeño porte. El cuadro tarifario que regula sus prestaciones no permite la sustentabilidad económica*

del aeropuerto y el déficit que genera repercute sobre el conjunto de usuarios de aeropuertos, especialmente los del transporte aéreo. Asimismo, para atender correctamente su demanda San Fernando requiere la realización de obras de infraestructura que compiten hoy por los fondos con otras obras de infraestructura aeroportuaria prioritarias”, sosteniéndose que: “Dadas las condiciones de saturación del sistema Aeroparque se entiende asimismo apropiado extender dicho cuadro tarifario previsto para San Fernando a la aviación general y comercial no regular de bajo porte que opere allí, sumando además la recomendación de que solicitar factibilidad de recursos aeroportuarios al concesionario”.

La GREYF (PV-2022-93119761-APN-GREYF#ORSNA) remitió las actuaciones a la GAJ para su intervención, indicando que del análisis realizado surge: i. Se acompaña IF-2022-90122635-APN-GREYF#ORSNA con el cuadro tarifario resultante del análisis. Se aclara que la presente no afecta las exenciones dispuestas por el Código Aeronáutico y normativa vinculada vigente a la fecha. ii. Se propone otorgar al Aeropuerto de San Fernando la Categoría I a los fines tarifarios. iii. Se considera razonable tratar por separado las cuestiones vinculadas a la creación de un cargo tarifario único a aplicarse en el Aeroparque para operaciones de la aviación general. iv. De la misma manera, corresponde que el tratamiento de la problemática de las aeronaves abandonadas se realice en el marco de sus propias actuaciones. v. Determinar que el Concesionario presente en el plazo de TREINTA (30) días un plan de acción a los fines de establecer las obras que habrán de realizarse en San Fernando con el resultante de los incrementos tarifarios, las cuales deberán formar parte de un Programa de Inversiones y Mejoramiento Aeroportuario del Aeropuerto de San Fernando a ser financiado con los ingresos que se generan en mismo Aeropuerto, resultando dicho Plan de cumplimiento obligatorio y exigible por el ORSNA

Posteriormente, se vincula a las actuaciones el IF-2022-93129243-APN-GREYF#ORSNA conteniendo el proyecto de acto administrativo propiciado.

Al tomar intervención el Servicio Jurídico (IF-2022-97237799-APN-GAJ#ORSNA) señaló que la situación descripta por el Concesionario motivó una propuesta de readecuación del cuadro tarifario para el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de SAN FERNANDO, PROVINCIA DE BUENOS AIRES, extensible al Aeroparque Internacional “JORGE NEWBERY” de la CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES”, con la intención de buscar un equilibrio y una forma de no deslegitimar la política pública y el régimen contractual referido a “Subsidios Cruzados”; ello tendiente a que allí donde el negocio y los ingresos lo permitan y justifiquen, quienes tengan capacidad de aportar para la operación e inversiones de aeropuerto en el que operan, así lo hagan.

Refirió la GAJ que el Concesionario sostuvo que la realidad comercial, operativa y económica del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de SAN FERNANDO, PROVINCIA DE BUENOS AIRES y de sus usuarios ha variado desde inicios de la Concesión, por lo que los precios actuales no reflejan la realidad económica; en tal sentido afirma que ha habido una evolución de los negocios que se llevan a cabo en el ámbito aeroportuario que “tornan irrazonable los valores vigentes” de tasas, y por este motivo “no modificarlos torna inequitativo el mecanismo de subsidios cruzados”, haciendo mención también a cuestiones operativas, como la saturación de la plataforma unos 8 días al mes, el abandono de aeronaves y los inconvenientes en la operación diaria provocados por la alta demanda.

Explicó el Servicio Jurídico que en su diagnóstico el Concesionario destacó la situación deficitaria del

mencionado aeropuerto junto con la estructura particular de ingresos según la cual los ingresos comerciales superan a los aeronáuticos ampliamente, a diferencia de lo que ocurre con otros aeropuertos del Grupo “A” de aeropuertos del SNA.

Recordó la GAJ que el ESTADO NACIONAL ha otorgado en Concesión para la explotación, administración y funcionamiento el Grupo “A” de Aeropuertos al Concesionario AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A., manteniendo el ORSNA su carácter de regulador del servicio público aeroportuario, agregando que el Artículo 14 inciso b) del Decreto N° 375/97 (ratificado por Decreto de Necesidad y Urgencia N° 842/97) señalando que es función del Organismo Regulador asegurar que las tarifas que se apliquen por servicios aeroportuarios prestados sean justas, razonables y competitivas.

El Servicio Jurídico mencionó que el mismo Decreto en su Artículo 17.7 otorga al ORSNA la competencia específica 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”*.

Recordó la GAJ que la configuración del Grupo “A” del SNA respondió a un doble sistema de subsidios cruzados orientado a permitir que mediante la explotación de aeropuertos superavitarios como el Aeropuerto Internacional “JORGE NEWBERY” de la CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES y Aeropuerto Internacional “MINISTRO PISTARINI” de la Localidad de EZEIZA, PROVINCIA DE BUENOS AIRES, se recauden ingresos suficientes para solventar la administración de aeropuertos deficitarios que conforman el Grupo “A”, los cuales son la mayoría.

El Servicio Jurídico explicó que este sistema de subsidios cruzados es doble, porque no sólo los aeropuertos rentables del Grupo “A” subsidian a los aeropuertos menos rentables del mismo grupo sino porque también toda la concesión del “Grupo A”, cuyos aeropuertos conforman el grupo de aeropuertos más rentables del SNA subsidian a los Aeropuertos no concesionados de dicho sistema, de manera tal que la infraestructura aeroportuaria y la prestación de servicios aeroportuarios en todo el sistema sea segura, eficiente, moderna y adecuada para la interconexión de todo el país por vía aérea.

La GAJ manifestó que estos principios establecidos en el contrato de Concesión del Grupo “A” de aeropuertos del SNA responden no sólo a una cuestión de equidad sino de también de seguridad y de preservación del federalismo que persigue la política nacional aeroportuaria trazada al impulsar el proceso de Concesión de los Aeropuertos del Grupo “A” y la conformación del SNA.

La GAJ expuso que en el Considerando 6to. del Decreto N° 375/97, que hace mérito en la oportunidad y conveniencia de efectuar un llamado a Licitación Pública Nacional e Internacional con el objeto de otorgar la concesión de la explotación y administración integral de servicios en un conjunto de aeropuertos seleccionados, en orden al cubrimiento territorial, y a su factibilidad económico - financiera global.

Asimismo, menciona el Servicio Jurídico que a través de la afectación de un porcentaje de los ingresos totales de la Concesión del Grupo “A” de Aeropuertos al FIDEICOMISO DE FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (mecanismo incorporado por el Decreto N° 1799/07), se recaudan fondos para financiar las obras de infraestructura y mejoramiento de servicios de la totalidad de

los aeropuertos del SNA, principalmente de aquellos que no han sido objetos de concesión.

La GAJ consideró necesario destacar que el Contrato de Concesión aprobado por el Decreto N° 163/98 incorpora pautas claras sobre el alcance de las facultades del ORSNA respecto al establecimiento de tarifas y las correlativas obligaciones del Concesionario. Siguiendo dichos lineamientos, el Párrafo Cuarto del Numeral 16 del citado Contrato dispone: "*Durante el término de la concesión regirá el Régimen Tarifario que figura en el Anexo I del presente Contrato, o el que en el futuro apruebe el ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA)*".

El Servicio Jurídico mencionó que posteriormente y en el marco del proceso de renegociación impulsado por el Estado Nacional, se estableció un nuevo modelo de gestión regulatorio incorporando, con respecto al contrato de Concesión original, nuevas funciones regulatorias para el ORSNA, innovando en la implementación de instrumentos regulatorios específicos, manteniéndose los principios y bases expresados en los párrafos precedentes.

Advirtió la GAJ que se ha otorgado la facultad al ORSNA de modificar el Cuadro Tarifario del SNA en cualquier momento durante la concesión, analizando en cada oportunidad que se cumpla con el debido resguardo de los intereses involucrados.

Refirió el Servicio Jurídico que las Áreas Técnicas del Organismo Regulatorio han tomado la debida intervención, analizando la presentación efectuada por el Concesionario, cada una dentro del ámbito de sus respectivas competencias.

Expresó la GAJ que luego de tomar intervención las áreas técnicas del ORSNA, se incorporó el Informe confeccionado por la GREYF (IF-2022-91618295-APN-GREYF#ORSNA), donde se realiza un análisis pormenorizado de la situación imperante en el "Aeropuerto de San Fernando-Aviación General y Comercial no Regular de Bajo Porte".

Con relación al IF-2022-90122635-APN-GREYF#ORSNA, en el cual se reflejan los términos del cuadro tarifario propuesto, de aplicación en el Aeropuerto Internacional SAN FERNANDO, PROVINCIA DE BUENOS AIRES y para las operaciones de la aviación general y comercial no regular de bajo porte en el Aeroparque Internacional "Jorge NEWBERY" de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, la GAJ manifiesta que se remite a lo desarrollado por el área técnica (IF-2022- 91618295-APN-GREYF#ORSNA)

Atento los antecedentes reseñados y los Informes confeccionados por las Áreas Técnicas del Organismo, el Servicio Jurídico señala que el ORSNA goza de potestad para adoptar las medidas que entienda procedente en la materia, derivada del ordenamiento jurídico toda vez que el Organismo Regulatorio tiene una competencia técnica específica atribuida por su norma de creación y del marco regulatorio.

Por último, en función de lo establecido en el Artículo 23 f) del Decreto N° 375/97, la GAJ entiende que el Directorio del ORSNA resulta competente para suscribir el proyecto de acto administrativo propuesto por la GREYF.

Concluyó el Servicio Jurídico señalando que no se presentan observaciones que formular desde el punto de

vista jurídico al proyecto de acto administrativo originariamente propiciado por la GREYF acompañado como IF-2022-93129243-APN-GREYF#ORSNA

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

1. Crear el Programa de Inversiones y Mejoramiento Aeroportuario del Aeropuerto de San Fernando a ser financiado con los ingresos que se generan en el mismo Aeropuerto, resultando dicho Plan de cumplimiento obligatorio y exigible por el ORSNA.
2. Requerir a AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. que en el plazo de TREINTA (30) días realice la correspondiente presentación de la propuesta del Programa de Inversiones y Mejoramiento Aeroportuario del Aeropuerto de San Fernando, el cual deberá ser analizado y validado por el ORSNA.
3. Definir para el Aeropuerto de SAN FERNANDO la Categoría Tarifaria I.
4. Disponer el cuadro tarifario que se detalla en el IF-2022-90122635- APN-GREYF#ORSNA se aplique en el Aeropuerto de SAN FERNANDO y para las operaciones de la aviación general y comercial no regular de bajo porte en el Aeroparque "JORGE NEWBERY", el cual entrará en vigencia a los 30 días contados a partir de su publicación en el Boletín Oficial.
5. Requerir a la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC) la publicación ante quienes corresponda de lo dispuesto en la presente medida, así como las acciones necesarias para su efectivo cumplimiento.
6. Autorizar a los miembros del Directorio para que, en forma individual o conjunta, suscriban el correspondiente acto administrativo.

A las 13:10 horas y no siendo para más, se da por finalizada la reunión.

