



**República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional**  
2018 - Año del Centenario de la Reforma Universitaria

## **ACTA DE DIRECTORIO**

**Número:**

**Referencia:** Acta 2-18

---

### ACTA N° 2/18 DE REUNIÓN ABIERTA DE DIRECTORIO DEL ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA)

El día 2 de febrero de 2018, siendo las 11:30 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° 145/02 – Otorgamiento y revocación de poderes para actuar en Sede Judicial – Tratamiento y Resolución.
2. Expediente N° 845/14 – Contrato de Locación del inmueble SEDE CORRIENTES 447, CABA, del ORSNA por el plazo de SEIS (6) meses – Tratamiento y Resolución.
3. Expediente N° 421/15 – Incumplimiento del Prestador AMALEO S.A – Tratamiento y Resolución.
4. Expediente EX 2018-04503220-APN-USG#ORSNA – Estudio de Impacto Ambiental del Aeropuerto EL PALOMAR de la Provincia de BUENOS AIRES – Tratamiento y Resolución.
5. Expediente N° 143/15 – Cesión en comodato de UN (1) vehículo multipropósito aeroportuario a la PROVINCIA DE SANTA CRUZ – Tratamiento y Resolución.
6. EX-2018-00739713-APN-USG#ORSNA – Régimen de autorización para la aprobación de la ejecución de las obras e intervenciones en espacios adyacentes a los límites territoriales de los aeropuertos integrantes del Sistema Nacional de Aeropuertos, y para su incorporación a los límites territoriales de los aeropuertos.
7. Expediente N° 330/11 – Licitación Pública N° 4/13 Obra “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 Internacional "ALMIRANTE ZAR" de la Ciudad de TRELEW, PROVINCIA DEL CHUBUT – Tratamiento y Resolución.

8. Ratificación de las Notas NO-2017-35718335-APN-ORSNA#MTR y NO-2017-35718578-APN-ORSNA#MTR, suscriptas por el Sr. Vicepresidente del Directorio del ORSNA – Tratamiento y Resolución.

Punto 1– La Sra. Secretaria General somete a consideración el Expediente N° 145/02 por el que tramita actualmente la propuesta de la GERENCIA DE ASUNTOS JURÍDICOS (ME-2018-02917335-APN-GAJ#ORSNA), por la que se propicia el otorgamiento de poder judicial a favor del Señor GERENTE DE ASUNTOS JURÍDICOS, Dr. Marcos Sebastián SERRANO (DNI N° 26.248.863) y la revocación del poder otorgado al Dr. Miguel CASTAÑOS ZEMBORAIN (DNI N° 29.392.300) por Acta de Reunión Abierta de Directorio N° 1/16 (Escritura N° 1950 de fecha 6 de septiembre de 2016).

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

1. Designar para ejercer la representación del ORSNA ante todas las jurisdicciones, fueros e instancias judiciales al Dr. Marcos Sebastián SERRANO (DNI N° 26.248.863).
2. A los fines antedichos facultar al mandatario designado para que se presente ante los Sres. Jueces y Tribunales de todo fuero o jurisdicción, con toda clase de pruebas, escritos, documentos y demás justificativos, tome intervención en las causas judiciales en las que el ORSNA sea parte, o tenga algún interés legítimo o sea citado hasta su total terminación, interponga, conteste y reconvenga, recuse, acuse, tache, apele, diga de nulidad, prorrogue y decline jurisdicción, haga absolver, asista a juicios verbales y a toda clase de audiencias con voz y voto, pida la venta de bienes de sus deudores y fiadores de los mismos, nombre a toda clase de peritos, acepte o impugne consignaciones y liquidaciones, solicite desalojos y lanzamientos, y el auxilio de la fuerza pública en caso necesario, produzca informaciones, solicite cotejo de letras, produzca toda clase de pruebas, haga rectificaciones y ratificaciones, labre todos los demás actos, gestiones y diligencias tendientes al mejor desempeño de este mandato.
3. Dejar sin efecto el poder judicial otorgado oportunamente por Acta de Reunión Abierta de Directorio N° 1/16 (Escritura N° 1950 de fecha 6 de septiembre de 2016) al Dr. Miguel CASTAÑOS ZEMBORAIN (DNI N° 29.392.300).
4. Disponer la instrumentación de lo aquí dispuesto por Escritura Pública, instruyendo a tal efecto a la GERENCIA DE ASUNTOS JURÍDICOS.
5. Autorizar al Sr. Presidente, al Sr. Vicepresidente y/o al Sr. Primer Vocal del Directorio a suscribir la Escritura Pública correspondiente.

Punto 2– La Sra. Secretaria General somete a consideración el Expediente N° 845/14 por el que tramita actualmente la prórroga del Contrato de Locación para la Sede Corrientes del ORSNA, a suscribirse con la firma AZZURRA NEGOCIOS INMOBILIARIOS S.R.L., por el plazo de SEIS (6) meses.

Cabe recordar que por Resolución ORSNA N° 208/14, el ORSNA adjudicó la Contratación Directa N° 13/2014, la cual tuvo por objeto la locación del inmueble ubicado en Av. Corrientes N° 441, a la firma AZZURRA NEGOCIOS INMOBILIARIOS SOCIEDAD DE RESPONSABILIDAD LIMITADA, conforme lo normado por el Artículo 139 del entonces Reglamento del Régimen de Contrataciones de la Administración Nacional, aprobado por el Decreto N° 893/12 y el Art. 25 inciso a) del Decreto N° 1023/01.

El 30 de diciembre de 2014 se suscribió el contrato de locación entre el ORSNA y la firma AZZURRA NEGOCIOS INMOBILIARIOS SOCIEDAD DE RESPONSABILIDAD LIMITADA por el plazo de (36) TREINTA Y SEIS meses, venciendo la locación el 31 de diciembre de 2017.

En fecha 30 de noviembre de 2017, la GERENCIA DE ADMINISTRACIÓN Y PRESUPUESTO (NO-2017-30703535-APN-GAYP#ORSNA) solicitó al TRIBUNAL DE TASACIONES DE LA NACIÓN la

tasación de valor locativo del inmueble en cuestión, en cumplimiento a lo establecido en el Artículo 83 de la Disposición ONC N° 62/16.

La GERENCIA DE ADMINISTRACIÓN Y PRESUPUESTO (PV-2017-35435240-APN-GAYP#ORSNA) elaboró un proyecto de Prórroga del Contrato de Locación suscripto el 30 de diciembre de 2014, por el que se propicia para la Sede Corrientes de este Organismo Regulador, la prórroga por un plazo de seis (6) meses desde el 1° de enero de 2018 hasta el 30 de junio de 2018

En fecha 3 de enero de 2018, el TRIBUNAL DE TASACIONES DE LA NACIÓN (IF-2018-00493228-APN-TTN#MI) respondió a la consulta efectuada por este Organismo.

El DEPARTAMENTO CONTABLE (PV-2018-01717542-APN-GAYP#ORSNA) señaló que el precio pactado respeta los lineamientos establecidos en el Artículo 193 del Decreto N° 893/12 que establece que la entidad contratante debe demostrar que la oferta del actual locador no es superior en más de VEINTE POR CIENTO (20%) a los valores de mercado.

El área técnica refirió que el ORSNA tiene la necesidad de prorrogar el contrato hasta entonces vigente frente a la imposibilidad de llevar a cabo la mudanza de todo el personal a la Sede de Aeroparque, ello en virtud de encontrarse pendientes las obras pertinentes para generar los espacios adecuados para todos aquellos agentes que desempeñen sus funciones en la Sede de Corrientes.

Al tomar intervención el Servicio Jurídico (IF-2018-01890159-APN-GAJ#ORSNA) destacó que la normativa aplicable al caso es el Decreto N° 1023/01, por el cual se aprobó el “RÉGIMEN DE CONTRATACIONES DE LA ADMINISTRACIÓN NACIONAL”; el Decreto N° 893/12 y el Pliego de Bases y Condiciones Particulares aprobado por la Resolución ORSNA N° 197/14.

Señaló la GERENCIA DE ASUNTOS JURÍDICOS que la prórroga propiciada se encuentra expresamente contemplada en el Numeral 23 del PLIEGO DE BASES Y CONDICIONES PARTICULARES Y ESPECIFICACIONES TÉCNICAS que rigieron la presente contratación.

El Servicio Jurídico expresó que la opción de prórroga se encuentra contemplada en el Pliego de Bases y Condiciones Particulares y Especificaciones Técnicas, no habiendo sido utilizada dicha opción con anterioridad.

La GAJ asimismo, refirió al Artículo 191 del Decreto N° 893/2012 el que dispone: “*En todos los casos en que se sustancie la locación de un inmueble deberá agregarse al expediente, como elemento de juicio, un informe referente al valor locativo de aquél, elaborado por el TRIBUNAL DE TASACIONES DE LA NACIÓN o por un banco o repartición oficial que cumpla similares funciones.*”

La GAJ sostuvo que la prórroga se encuentra enmarcada dentro de los parámetros establecidos por el Decreto N° 893/12 y el Pliego de Bases y Condiciones Particulares y Especificaciones Técnicas.

Concluyó el Servicio Jurídico señalando que no tiene reparos jurídicos que oponer a la prórroga del contrato de locación.

1. Aprobar el modelo de Prórroga del Contrato de Locación para la Sede Corrientes del ORSNA, a suscribirse con la firma AZZURRA NEGOCIOS INMOBILIARIOS S.R.L., por el plazo de SEIS (6) meses desde el 1° de enero de 2018 que se adjunta como archivo de trabajo como IF2018-05663105-APN-USG#ORSNA.
2. Autorizar al Sr. Presidente, al Sr. Vicepresidente y/o al Sr. Primero Vocal del Directorio a suscribir el instrumento mencionado en el Punto 1.

Punto 3 – La Sra. Secretaria General somete a consideración el Expediente N° 421/15 por el que tramita el incumplimiento en que incurrió el Prestador AMALEO S.A. en el Aeroparque “JORGE NEWBERY” por no dar cumplimiento a lo establecido en el Artículo 7.4 de las “Condiciones Generales de Contratación para

Ceder el Derecho de Ocupación y el Uso a los Prestadores de Bienes y Servicios Comerciales en los Aeropuertos del Grupo “A” del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS”, aprobadas por la Resolución ORSNA N° 59/14.

La GERENCIA DE REGULACIÓN ECONÓMICA FINANCIERA (PV-2017-10006867-APN-GREYF#ORSNA) señaló que de las inspecciones realizadas en el Aeroparque “JORGE NEWBERY” por personal de dicha Gerencia se constató que el Prestador AMALEO S.A. en algunos de sus locales, incumplió lo establecido en el Numeral 7.04 de las Condiciones Generales aprobadas por la Resolución ORSNA N° 59/14 el cual establece: *“El prestador se obliga a adherirse a las principales empresas administradoras de tarjetas de crédito y débito que giran en plaza. Es condición esencial del presente contrato que el prestador cumpla con dicha obligación, dada la facilidad de pago que tal medio ofrece al público concurrente como potencial consumidor”*.

A fin de acreditar el referido incumplimiento, la GREYF acompañó: Informe de Inspección de fecha 5 de mayo de 2017, Acta de Constatación N° 16255, Informe de Inspección de fecha 17 de mayo de 2017, Informe de Inspección de fecha 26 de mayo de 2017 y Acta de Constatación N° 16258.

Asimismo, la GREYF agregó informe, en el cual detalla la graduación de la sanción a aplicar, en caso de verificarse el incumplimiento, la cual ascendería a 7.501 Unidades de Tasa de Uso de Aerostación para vuelos de Cabotaje, conforme el régimen de sanciones aplicable.

El área técnica manifestó que la conducta del Prestador encuadraría en lo normado por el Numeral 20.4 inciso d) del “RÉGIMEN DE SANCIONES POR INFRACCIONES A LAS DISPOSICIONES LEGALES Y REGLAMENTARIAS EN EL ÁMBITO AEROPORTUARIO”, aprobado por Resolución ORSNA N° 80/13.

Al tomar intervención el Servicio Jurídico (IF-2017-10908346-APN-GAJ#ORSNA) sostuvo que en el caso en cuestión, existen elementos de juicio suficientes que demuestran el incumplimiento en que incurrió el Prestador, razón por la cual resulta aplicable el procedimiento abreviado contemplado en los Artículos 28 y sges. del régimen sancionatorio vigente.

En función de ello, en fecha 21 de junio de 2017 se corrió traslado de lo actuado al Prestador (NO-2017-12077399-APN-GAJ#ORSNA) a fin que dentro del plazo de CINCO (5) días de recibido efectuase el descargo pertinente acompañando las pruebas que considerare necesarias.

En fecha 29 de junio de 2017, el Prestador AMALEO S.A. presentó su descargo, centrando su repuesta en los siguientes argumentos principales: 1) manifestó que a través del HSBC realiza todas las operaciones comerciales, ya sea con tarjeta de crédito y de débito, por lo que dicha entidad financiera pone a disposición del Prestador terminales electrónicas de pago (posnet) para que, más allá del efectivo, los consumidores decidan si abonan con tarjeta; 2) señaló que a la fecha de las inspecciones del área técnica del ORSNA, todos los locales del prestador dentro del aeropuerto tenían su posnet en perfecto estado de funcionamiento; y 3) con relación al cambio de ubicación de los posnet, aclaró que normalmente ante un desperfecto se utilizan cables de algún otro local para no dejar sin servicio al consumidor.

La GAJ (PV-2017-14559666-APN-GAJ#ORSNA) señaló que de los resúmenes del HSBC acompañados por el Prestador, no se pueden detectar los locales que tenían posnet y cuales no, toda vez que la entidad bancaria cobra por el servicio en general a la empresa, sin detallar los locales que tienen dicho servicio, aclarando que en la inspección realizada por la GREYF se constató que algunos locales carecían de posnet.

El Servicio Jurídico manifestó que el Prestador solo acompaña tickets que demostrarían el buen funcionamiento del posnet de una sola de las fechas en las que se realizaron inspecciones, no acompañando comprobante alguno de los demás días en los que se realizaron.

Por último, la GAJ explicó que los mails acompañados por el Prestador son de fecha 3/05/17 y 29/05/17, mientras que las inspecciones fueron de fecha 5/05/17 y 26/05/17 e informe de Inspección de fecha

17/05/17.

La GREYF (PV-2017-15441463-APN-GREYF#ORESNA) manifestó que personal técnico de la Gerencia realizó una nueva inspección en los locales que ocupa el Prestado AMALEO S.A. en el Aeroparque "JORGE NEWBERY", labrándose el ACTA DE CONSTATAción N° 00016262 de fecha 17 de julio de 2017 y en la cual se especifican aquellos locales que no poseen el servicio de posnet y por lo tanto no pueden operar con tarjetas de débito y/o crédito.

El Servicio Jurídico (IF-2017-21095453-APN-GAJ#ORSNA) expresó que el Prestador AMALEO S.A. desarrolla sus actividades de explotación de locales tipo drugstore para el expendio de golosinas y artículos de drugstore en general, explotación de máquinas vendings para el expendio de bebida y carga de tarjeta sube, en el Aeropuerto "MINISTRO PISTARINI" de EZEIZA y en el Aeroparque "JORGE NEWBERY", conforme surge de la Carta Reversal suscripta con AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. en fecha 3 de diciembre de 2014.

Señaló la GAJ que la GREF encuadró la conducta del Prestador en el artículo 20.4.c) de la Resolución ORSNA N° 80/13 y modificatorias: *"Constituirá incumplimiento grave: (...) No acatar las Resoluciones emitidas por el ORSNA"*.

El Servicio Jurídico refirió que tal como lo manifestó el área técnica en los locales de AMALEO S.A. del área estéril se aceptan como medios de pago las tarjetas de crédito y débito, mientras que en el área pública no ha sido posible realizar transacción mediante las tarjetas indicadas, siendo que los empleados del prestador han manifestado que cuentan con un posnet que no se encuentra operativo.

Señaló la GAJ que el área técnica manifestó que con relación a las dificultades que le plantea AMALEO S.A. a su proveedor del servicio de posnet, es de su opinión que no corresponde expedirse, toda vez que resulta del ámbito privado del prestador y no sería oponible ante el ORSNA, siendo que la tarea de éste se circunscribe a la verificación del cumplimiento de las normas que rige la actividad comercial en los aeropuertos.

Sostuvo el Servicio Jurídico que quedó demostrado el incumplimiento del Prestador, habiendo el área técnica realizado la metodología de cálculo utilizada para la determinación de la multa, concluyendo que la sanción a aplicar equivale a 7.501 Unidades de Penalización, utilizando el monto de la Tasa de Uso de Aeroestación para Vuelos de Cabotaje (TUAC) como unidad de penalización.

Concluyó la GAJ señalando que corresponde aplicar al Prestador AMALEO S.A. una sanción de PESOS QUINIENTOS CINCUENTA Y SIETE MIL QUINIENTOS CUARENTA Y NUEVE CON TREINTA Y TRES CENTAVOS (\$557.549,33), por haber incumplido lo establecido en el Numeral 7.04 de las Condiciones Generales aprobadas por la Resolución ORSNA N° 59/14.

Cabe tener presente que el art. 1 de la Resolución 89 de fecha 31 de mayo de 2013 dispuso lo siguiente: *"Subsanar el error material incurrido en el Anexo I de la Resolución ORSNA N° 80/13, reemplazando la denominación del "ARTÍCULO 20.4.d) No acatar las Resoluciones del ORSNA" por el "ARTÍCULO 20.4.c) No acatar las Resoluciones del ORSNA"*.

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

1. Aplicar a la firma AMALEO S.A. una multa de PESOS QUINIENTOS CINCUENTA Y SIETE MIL QUINIENTOS CUARENTA Y NUEVE CON TREINTA Y TRES CENTAVOS (\$557.549,33), en virtud de encontrarse incurso en la conducta tipificada por el artículo 20.4.C del "RÉGIMEN DE SANCIONES POR INFRACCIONES A LA DISPOSICIONES LEGALES Y REGLAMENTARIAS EN EL ÁMBITO AEROPORTUARIO", aprobado por Resolución N° 80/13 y modificado por Resolución N° 89/13.
2. Autorizar al Sr. Presidente, al Sr. Vicepresidente y/o al Sr. Primero Vocal del Directorio a suscribir el acto administrativo pertinente.

Punto 4 – La Sra. Secretaria General somete a tratamiento el Expediente Electrónico Número EX-2018-04503220-APN-USG#ORSNA por el que tramita el “Estudio de Impacto Ambiental del Aeropuerto EL PALOMAR de la Provincia de BUENOS AIRES”.

La ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC), mediante Nota NO-2018-04485462-APN-ANAC#MTR, remitió al ORSNA el Informe de Impacto Ambiental del Aeródromo de EL PALOMAR (IF-2018-04478483-APNDGIYSA#ANAC), que fuera elaborado por el concesionario AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A.

El ADMINISTRADOR NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL señaló que, habiéndose pronunciado la Dirección General de Infraestructura y Servicios Aeroportuarios de esa ANAC, aprueba los resultados del Estudio de Impacto Ambiental, realizado por la empresa Aeropuertos Argentina 2000 S.A. respecto al referido aeródromo.

La ANAC expresó que su decisión se fundamenta en los análisis realizados por un grupo de expertos de la UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PLATA, los cuales cuentan con experiencia en materia de evaluación de ruido y emisiones gaseosas de aeronaves en numerosos aeropuertos, de dichos análisis se desprende que los impactos acústicos que provendrán de las operaciones de aeronaves del proyecto analizado resultarán incluso menores a los arrojados de acuerdo a la muestra de datos actuales e históricos.

Asimismo, la ANAC refirió que el análisis de la UNLP es consistente con los estudios presentados previamente por profesionales de esa ANAC, agregando que las nuevas tecnologías aplicadas en la industria aeronáutica contribuyen a la reducción general de ruidos y emisiones gaseosas.

Por último, la ANAC solicitó la intervención de este Organismo en el ámbito de sus competencias.

El Departamento de Medio Ambiente de la Gerencia de Operaciones y Seguridad Aeroportuaria del ORSNA (IF-2018-04526467-APN GOYSA#ORSNA), señaló que el objeto de su informe es evaluar el Estudio de Impacto Ambiental elaborado por AA2000, el que atiende a las consecuencias sobre el ambiente y sus componentes que se derivan del aumento de las operaciones aeronáuticas que se prevé realizar en el Aeropuerto “El Palomar.

El área técnica destacó que en relación a los impactos provenientes de las operaciones de aeronaves se considera que, en virtud de las competencias propias de la ANAC corresponde remitirse a lo decidido por esa autoridad aeronáutica.

De la evaluación realizada, el área técnica arribó a las siguientes conclusiones, a) *El Estudio de Impacto Ambiental presentado está de acuerdo a la legislación vigente y aplicable a la materia, por lo que no existen objeciones en el marco de las competencias específicas del ORSNA respecto del procedimiento de evaluación de impactos ambientales que se ha desarrollado;* b) *En relación a los posibles impactos identificados respecto de los aspectos incluidos en el presente informe, se considera deberían cumplimentarse, según corresponda, durante la etapa de ejecución del proyecto las medidas de prevención, monitoreo y mitigación que se han propuesto en el Estudio de Impacto Ambiental, y c) Particularmente respecto de aquellos impactos que se derivan específicamente de la operación aeronáutica, como ruidos y emisiones gaseosas, cabe remitirse a lo manifestado por la ANAC, quien como autoridad aeronáutica resulta ser competente para su análisis, evaluación y determinación de las medidas de prevención y mitigación que correspondan al respecto.*

La Gerencia de Operaciones y Seguridad Aeroportuaria (IF-2018-04574698-APN-GOYSA#ORSNA) manifestó que no existen reparos en relación al procedimiento desarrollado respecto del Estudio de Impacto Ambiental presentado, toda vez que: “(i) *El Grupo de Transporte Aéreo de la Universidad Nacional de La Plata ha evaluado los impactos ambientales asociados a la actividad aeronáutica en el aeropuerto El Palomar;* (ii) *AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A, actual titular de la administración, funcionamiento y explotación comercial del “Grupo A” de aeropuertos del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS ha*

*elaborado el estudio en cuestión; (iii) La ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC) ha aprobado el estudio mediante Nota NO-2018-04485462-APN-ANAC#MTR, (iv) El Departamento de Medio Ambiente ha tomado la intervención de su competencia no teniendo objeciones al mismo”.*

La Gerencia de Asuntos Jurídicos del ORSNA tomó intervención, mediante Dictamen IF-2018-04584204-APN-GAJ#ORSNA, señalando que su intervención es en virtud de lo dispuesto en los autos caratulados “MARISI, LEANDRO y OTRO C/PODER EJECUTIVO NACIONAL- PEN – MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACION y OTRO S/AMPARO AMBIENTAL – Expte. 113686/2017, en trámite por ante el Juzgado Federal en lo Civil y Comercial y Contencioso Administrativo de la ciudad de San Martín, Pcia. de Buenos Aires, en donde se ordenó una serie de actos a fin de presentar ante dicho Juzgado un estudio de impacto ambiental elaborado por AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. en relación con el Aeropuerto de la localidad de El Palomar, Provincia de BUENOS AIRES, incorporado al SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS.

El Servicio Jurídico manifestó que el citado estudio fue aprobado por la ANAC en el marco de su competencia, conforme se desprende de su Nota NO-2018-04485462-APN-ANAC#MTR.

Asimismo la GAJ refirió que han tomado intervención el Departamento de Medio Ambiente de la GOYSA y la GOYSA.

La GAJ señaló que no tiene objeciones de carácter jurídico que formular al procedimiento realizado por las áreas técnicas respecto de la Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) presentado por la empresa AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. ante la ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL (ANAC).

El Sr. Presidente del Directorio del ORSNA por Nota NO-2018-04589986-APN-ORSNA#MTR, informó al MINISTERIO DE TRANSPORTE que, *“no existen reparos que oponer al procedimiento desarrollado en relación con el Estudio de Impacto Ambiental presentado por AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A, toda vez que (i) El Grupo de Transporte Aéreo de la Universidad Nacional de La Plata ha evaluado los impactos ambientales asociados a la actividad aeronáutica en el aeropuerto El Palomar; (ii) AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A, actual titular de la administración, funcionamiento y explotación comercial del “Grupo A” de aeropuertos del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS ha elaborado el estudio en cuestión; (iii) La ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC) ha aprobado el estudio mediante Nota NO-2018-04485462-APN-ANAC#MTR, (iv) El Departamento de Medio Ambiente y la Gerencia de Operaciones y Seguridad Aeroportuaria, han tomado la intervención de su competencia no teniendo objeciones al mismo.”.*

Oído lo expuesto el Directorio del ORSNA compartiendo lo expresado por el Sr. Presidente del Directorio mediante la Nota NO-2018-04589986-APN-ORSNA#MTR en forma unánime RESUELVE:

1. Tomar razón de la Nota NO-2018-04589986-APN-ORSNA#MTR, remitida por el Sr. Presidente del Directorio del ORSNA.

Punto 5 – La Sra. Secretaria General somete a consideración el Expediente N° 143/15 por el que tramita la cesión en comodato de un vehículo barrenieve multipropósito de propiedad del ORSNA a la PROVINCIA DE SANTA CRUZ.

Cabe recordar que en fecha 13 de abril de 2015 se suscribió un convenio de comodato con la Provincia de TIERRA DEL FUEGO, ANTÁRTIDA E ISLAS DEL ATLÁNTICO SUR, por medio del cual el ORSNA cedió a la referida provincia DOS (2) vehículos multipropósito aeroportuarios marca Fresia, modelos New 2014 F2000 Sweeper y New 2014 F2000 Maxi Sweeper, para su uso en el Aeropuerto Internacional “MALVINAS ARGENTINAS” de la Ciudad de USHUAIA por parte de la empresa concesionaria London Supply S.A.C.I.F.I.

En fecha 23 de marzo de 2017, se requirió el traslado del vehículo multipropósito aeroportuario marca FRESIA New 2014 F2000 Sweeper del Aeropuerto de USHUAIA al Aeropuerto de EL CALAFATE, en función de las características técnicas del equipo.

La GOYSA tomó intervención en el ámbito de su competencia.

Al tomar intervención el Servicio Jurídico (Dictamen GAJ N° 75/17) destacó que el Convenio propiciado a fin de realizar la transferencia temporal de la posesión y derechos de uso del bien en cuestión, representa un contrato típico contemplado en los artículos 1533 y subsiguientes del CÓDIGO CIVIL Y COMERCIAL DE LA NACIÓN, requiriéndose la previa rescisión del Convenio de Comodato celebrado con la PROVINCIA DE TIERRA DEL FUEGO, ANTÁRTIDA E ISLAS DEL ATLÁNTICO SUR.

Destacó la GAJ que se trata de un acto unilateral en el que la sola notificación de la voluntad del ORSNA, expresada a través del acto administrativo correspondiente, es suficiente para tener por rescindido el Convenio de Comodato celebrado con la Provincia de TIERRA DEL FUEGO, ANTÁRTIDA E ISLAS DEL ATLÁNTICO SUR, sin necesidad de mayores trámites.

Asimismo, expresó el Servicio Jurídico que el Convenio de Comodato establecía en su Cláusula OCTAVA la obligación de comodatario, en este caso la Provincia de TIERRA DEL FUEGO, ANTÁRTIDA E ISLAS DEL ATLÁNTICO SUR, de proveer a su costo el traslado del vehículo Fresia, modelo New 2014 F2000 Sweeper al aeropuerto de destino que el ORSNA le indique.

El Servicio Jurídico agregó que las condiciones de buen uso, guarda y cuidado, así como las garantías de indemnidad del ORSNA y la cobertura de la responsabilidad civil por el uso del vehículo, a través de la contratación de los seguros pertinentes, es condición sine qua non para la reasignación del uso del vehículo y la suscripción de un nuevo Convenio de Comodato.

Sostuvo el Servicio Jurídico que El ORSNA, en ejercicio de su competencia de velar por la modernización y mejora de los aeropuertos del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA) al servicio del transporte aerocomercial, y como titular y dueño de la cosa, posee plena facultad para asignar el vehículo Fresia, modelo New 2014 F2000 Sweeper al Aeropuerto Internacional “Cmte. Armando TOLA” de El Calafate a través de la cesión del mismo en comodato de manera directa al explotador del aeropuerto responsable de las tareas de limpieza de pista, calles de rodaje y plataforma.

La GAJ concluyó su dictamen propiciando proyecto de nota destinado a la PROVINCIA DE TIERRA DEL FUEGO, ANTÁRTIDA E ISLAS DEL ATLÁNTICO SUR rescindiendo el convenio oportunamente suscripto con fundamento en el cambio de destino de la maquinaria, y elevando proyecto de Convenio de Comodato a suscribirse entre el ORSNA y la PROVINCIA DE SANTA CRUZ.

En fecha 19 de mayo de 2017, el ORSNA (NOTA ORSNA N° 122/17) notificó a la PROVINCIA DE TIERRA DEL FUEGO, ANTÁRTIDA E ISLAS DEL ATLÁNTICO SUR la rescisión del convenio oportunamente suscripto respecto al vehículo multipropósito aeroportuario marca Fresia, modelo New 2014 F2000 Sweeper.

En fecha 24 de mayo de 2017 el Sr. Gerente de Asuntos Jurídicos suscribió Convenio de Comodato con la Provincia de SANTA CRUZ, representada por el MINISTRO DE LA PRODUCCIÓN, COMERCIO E INDUSTRIA, por el cual el ORSNA cede en comodato a la provincia en los términos del Artículo 1533 y concordantes del código civil y comercial de la nación un vehículo barrenieve Marca Fresia, modelo New 2014 F2000 SWEEPER.

Posteriormente, por el Decreto N° 565/17 de la PROVINCIA DE SANTA CRUZ ratificó la firma del Convenio de Comodato suscripto en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a los 24 días del mes de mayo de 2017 entre el MINISTERIO DE LA PRODUCCIÓN, COMERCIO E INDUSTRIA en representación de la PROVINCIA DE SANTA CRUZ y este Organismo.



Cabe considerar que toda vez que el instrumento en cuestión fue suscripto por el Sr. GERENTE DE ASUNTOS JURÍDICOS del Organismo Regulador, corresponde en esta instancia, la ratificación del Convenio de Comodato por parte de este Cuerpo Colegiado.

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

1. Ratificar el Convenio de Comodato suscripto por el Sr. GERENTE DE ASUNTOS JURÍDICOS del ORSNA, Dr. Miguel CASTAÑOS ZEMBORAIN con la Provincia de SANTA CRUZ de fecha 24 de mayo de 2017.
2. Ratificar la Nota ORSNA N° 122 de fecha 19 de mayo de 2017.

Punto 6 – La Sra. Secretaria General somete a consideración el Expediente Electrónico N° EX-2018-00739713-APN-USG#ORSNA, por el que tramita el “Régimen de Autorización para la Aprobación de la Ejecución de las Obras e Intervenciones en Espacios Adyacentes a los Límites Territoriales de los Aeropuertos Integrantes del Sistema Nacional de Aeropuertos, y para su Incorporación a los Límites Territoriales de los Aeropuertos”.

La GERENCIA DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA y la GERENCIA DE OPERACIONES Y SEGURIDAD AEROPORTUARIA del ORSNA, procedieron a elaborar el Informe de Firma Conjunta IF-2018-01460627-APN-GIA#ORSNA, en el cual indicaron cuál es el rol del ORSNA en la Planificación Aeroportuaria. En este sentido, informan 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”*.

En este marco, y luego de citar la normativa aplicable y que da sustento a la intervención del ORNSA, el Informe Conjunto sintetiza que *“entre las principales tareas a cargo del ORSNA se encuentra la elaboración de los Planos de Usos del Suelo, de cada aeropuerto integrante del Sistema Nacional de Aeropuertos (SNA), en los que se contemplan los lineamientos generales de las intervenciones a efectuar tanto en la Parte Pública como en la Aeronáutica, indicando reservas de espacio para el desarrollo de la infraestructura planificada y la aprobación de los correspondientes Planes Maestros (elaborados por los Explotadores de los Aeropuertos), que es el instrumento técnico que define las grandes directrices de ordenación y desarrollo en el corto, mediano y largo plazo, acorde a las previsiones de tráfico, armonizando el desarrollo de la infraestructura con la demanda y el entorno.”*.

Además, explicaron dichas Gerencias que el Plan Maestro tiene como objetivo: *“cubrir los requerimientos de seguridad, capacidad, ordenamiento y optimización operativa, tanto de la Parte Pública como de la Parte Aeronáutica y los Elementos de Apoyo del aeropuerto, todo lo cual surge del análisis de la operación asociada al movimiento de aeronaves/pasajeros, y la infraestructura que se dispone a tal fin, conjuntamente con la demanda prevista y sus características específicas. (...)”* por lo que en muchos casos es necesario ejecutarlas en espacios adyacentes a los límites territoriales aeroportuarios o del área del aeropuerto concesionada en caso de que sean objeto de concesión.”

En virtud de ello, la GIA y la GOYSA entendieron que resulta necesario que el ORSNA cuente con los instrumentos que le permitan llevar adelante el desarrollo de obras e intervenciones a ejecutarse en espacios que exceden el área concesionada o de los predios aeroportuarios, según el caso. Teniendo en cuenta ello, efectuaron una reseña de los Planes Maestros aprobados hasta la fecha, de los Planes Maestros que se encuentran en proceso de evaluación y de la situación del Aeroparque “Jorge Newbery”.

Por lo que las áreas técnicas llegaron a la conclusión de que, para la concreción de los Planes Maestros (prolongación de las pistas, la ejecución de los sistemas de luces de aproximación, la adecuación de las franjas de seguridad, la adecuación de vialidades, la construcción de estacionamientos, entre otras obras e intervenciones) y según la necesidad de cada aeropuerto, es necesario avanzar sobre espacios que exceden los límites actuales de los predios aeroportuarios, pues su materialización -especialmente en la etapa de máximo desarrollo- se ve limitada por la disponibilidad existente de terreno.

La GERENCIA DE REGULACIÓN ECONÓMICA Y FINANCIERA del ORSNA, mediante PV-2018-01579369-APN-GREYF#ORSNA, tomó intervención, destacando que, dada la política de transporte aeronáutico impulsada por el Gobierno Nacional se ha incrementado significativamente la demanda aerocomercial nacional e internacional y con ello, la necesidad de la realización de inversiones claves para el sostenimiento en el tiempo.

La GREYF sostuvo que dicha necesidad se hace más evidente ante el incremento de las operaciones de las aerolíneas que operan en el país así como con la llegada de las denominadas aerolíneas Low Cost, lo cual generará un importante crecimiento del mercado aerocomercial, destacando que uno de los principales objetivos buscados es la intención de eliminar los obstáculos regulatorios y de infraestructura que puedan llegar a limitar en todo o en parte la capacidad de expansión del mercado.

La GREYF también señaló que la limitante principal en estos casos resultan ser los aspectos operativos y de infraestructura disponible para la necesaria expansión, siendo el mecanismo que se propone una posibilidad de llevar adelante el desarrollo de obras e intervenciones a ejecutarse en espacios subyacentes a los límites territoriales aeroportuarios o del área concesionada en caso en que sean objeto de concesión.

Asimismo, dicha Gerencia tuvo en cuenta las recomendaciones de la OACI, de las cuales se destaca la creciente tendencia al concepto de “ciudad aeropuerto” (DOC OACI 9082 y 9562), donde se observa que los aeropuertos son ya no solo un catalizador del empleo y el crecimiento económico, sino también imanes que han atraído una gama completa de empresas a sus inmediaciones. Concluyó la GREYF que desde el punto de vista de sus competencias no observa elementos en contrario respecto de las necesidades planteadas por la GIA y la GOySA.

La GERENCIA DE ADMINISTRACIÓN Y PRESUPUESTO del ORSNA, mediante Providencia PV-2018-01585806-APN-GAYP#ORSNA, tomo intervención, en la cual señala las posibles fuentes de financiamiento para las obras que se ejecuten en los Aeropuertos del Sistema Nacional de Aeropuertos, indicando que para el Grupo “A” del SNA existen, 1) Inversión Directa del Concesionario, 2) Fideicomiso de Fortalecimiento del Sistema Nacional de Aeropuertos, creado por el Acta Acuerdo de Adecuación del Contrato de Concesión, ratificada por Decreto N° 1799/2007 y cuyo modelo de contrato está aprobado por la Resolución de la Secretaría de Transporte N° 291/2009 (a) Patrimonio de afectación para el financiamiento de obras del Sistema Nacional de Aeropuertos - 11,25%; b) Patrimonio de afectación para el financiamiento de obras en los aeropuertos que conforman el “Grupo A” del Sistema Nacional de Aeropuertos - 2,5%; c) Patrimonios de afectación para obras aeroportuarias en virtud de eventuales cargos y/o aumentos tarifarios con destino específico).

Asimismo, la GAP refirió que para los aeropuertos no integrantes del Grupo A del Sistema Nacional de Aeropuertos las siguientes fuentes de financiamiento, 1) Inversiones de los Operadores Aeroportuarios; 2) Inversiones de los niveles de gobierno a los que los aeropuertos se hallan sujetos –provincias y municipios –; 3) Financiamiento con fondos del Tesoro de la Nación o empréstitos tomados por la Nación con organismos de crédito multilateral (teniendo en cuenta la jurisdicción federal en materia aeroportuaria); 4) Fideicomiso de Fortalecimiento del Sistema Nacional de Aeropuertos (Patrimonio de afectación para el financiamiento de obra del Sistema Nacional de Aeropuertos -11,25% -.

Mediante Dictamen IF-2018-01790952-APN-GAJ#ORSNA tomo intervención la GERENCIA DE ASUNTOS JURÍDICOS del ORSNA, en la cual destacó que en el Art. 13 del Decreto N° 375/1997 se establece la finalidad del SNA, la cual es: “...asegurar una infraestructura aeroportuaria suficiente que

*posibilite la cobertura total del territorio de la República y un seguro y eficiente transporte aerocomercial de pasajeros, cargas, servicios postales y trabajo aéreo*". Por lo cual, la adecuación de los aeropuertos tiene como propósito explícito el cumplimiento de la finalidad del SNA, proveyendo una infraestructura suficiente y segura que posibilite la interconexión de la República Argentina.

Asimismo, la GAJ recordó que la República Argentina por medio de la Ley N° 15.110 adhirió al Convenio de Aviación Civil Internacional de Chicago de 1944, en cuyo Preámbulo establece que *"...los Gobiernos que suscriben, habiendo convenido en ciertos principios y arreglos, a fin de que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y de que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico;..."*. Por lo que la Argentina es integrante de la OACI cuyas normas son obligatorias para los Estados miembros. En este sentido, las obras a realizarse en los espacios previstos para su anexión tienen como objeto el cumplimiento de los principios de la OACI.

La GAJ también tuvo en cuenta los considerandos del Decreto N° 375/97, norma creadora del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS y del ORSNA al expresar *"Que es propósito ya manifestado del PODER EJECUTIVO NACIONAL realizar una profunda reforma de la Política Aeronáutica del país, a través de la creación de un Sistema Nacional de Aeropuertos y de la concurrencia de personas o sociedades del sector privado en la explotación de aeropuertos, mediante su concesión integral y a largo plazo, para la adecuación de las terminales aéreas a las prescripciones de los mencionados tratados internacionales, así como para las ampliaciones y/o modificaciones que han de surgir en el futuro por el previsto incremento del tráfico aéreo en general, y para el adecuado mantenimiento y conservación de los bienes muebles e inmuebles afectados al servicio aeroportuario"*.

Teniendo en cuenta lo expuesto, la GAJ señaló que el proyecto de Decreto elaborado busca dar soluciones a las limitaciones que actualmente poseen algunos aeropuertos del SNA, acompañando de manera segura y eficiente el crecimiento del transporte aerocomercial de la República Argentina.

Además, la GAJ señaló la distinta normativa que apunta a las funciones de planificación de la infraestructura aeroportuaria en la República Argentina otorgadas por, entre otras normas, la Ley de Política Nacional Aeronáutica, Decreto Ley N° 12.507/59 ratificado por la Ley N° 14.467 y la Ley de Política Aérea, Ley N° 19.030 que la medida que se promueve va conteste con las misiones y funciones que el PODER EJECUTIVO NACIONAL le ha encomendado al ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA) para la realización de su propósito.

Concluyó la GAJ que no tiene observaciones jurídicas que formular a la propuesta de las áreas técnicas del ORSNA.

Mediante Nota NO-2018-01813240-APN-ORSNA#MTR el Presidente del Directorio del ORSNA elevó el Proyecto de Decreto para la consideración del Ministro de Transporte, correspondiendo en esta instancia su ratificación.

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

1.- Ratificar la NO-2018-01813240-APN-ORSNA#MTR suscripta por el Sr. Presidente del Directorio del ORSNA.

Punto 7.- La Sra. Secretaria General somete a consideración el Expediente N° 330/11 por el que tramitan actualmente la modificación del plazo de ejecución de la obra "Rehabilitación Pista 06-24, Calle de Rodaje, Plataforma y Nuevo Balizamiento" del Aeropuerto "ALMIRANTE ZAR", de la Ciudad de TRELEW, PROVINCIA DEL CHUBUT, bajo el régimen de la Ley de Obras Públicas por el Sistema de Ajuste Alzado, que fuera adjudicada a la empresa VIAL AGRO S.A. – INGENIERIA Y ARQUITECTURA S.R.L., a través de la Resolución N° 1308/14, como así también la aprobación de las denominadas "Economías y Demasías", que incluyen la aprobación de la realización de obras no contempladas en los pliegos licitatorios.

En fecha 5 de abril de 2017, la contratista VIAL AGRO S.A. – INGENIERIA Y ARQUITECTURA S.R.L. – ZAR – UTE solicitó al ORSNA una ampliación del plazo contractual de la obra pública.

En fecha 4 de septiembre de 2017 se suscribió el ACTA DE RECEPCIÓN PROVISORIA entre la mencionada Contratista y agentes del Organismo Regulador, fijándose la fecha de terminación de los trabajos el día 29 de junio de 2017.

Cabe señalar que en fecha 28 de noviembre de 2017, la Contratista, en el marco de los trámites de ampliación de plazo y aprobación de adicionales, economías y demasías de la obra, hizo expresa renuncia a los gastos improductivos, gastos por mayor permanencia en obra y demás perjuicios de cualquier naturaleza producidos ya sea durante el mayor plazo de obra como durante el plazo que insuma su tramitación y aprobación, e hizo expresa renuncia a invocar las previsiones dispuestas en el Artículo 53 de la Ley de Obras Públicas N° 13.064, como así también a cualquier otro reclamo en el marco de la mencionada ley como consecuencia de la eventual aprobación de la ampliación de plazo, supresiones, adicionales, economías y demasías de obra.

En fecha 22 de diciembre de 2017, la firma VIAL AGRO S.A. – INGENIERÍA Y ARQUITECTURA S.R.L. – ZAR – UTE remitió al Organismo Regulador el cuadro final de economías y demasías de la obra.

En su primer intervención la GERENCIA DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA (IF2018-00537180-APN-GIA#ORSNA) señaló que a la fecha de la recepción de los trabajos se confeccionó el Cuadro de Economías y Demasías tomando en cuenta aquellas tareas previstas en el pliego que no se ejecutaron y aquellos ítems que oportunamente no pudieron ser certificados por ítems agotados, siendo trabajos ordenados por la Dirección de Obra.

Destacó el área técnica que las economías y demasías corresponden a ítems contractuales, exceptuando los valores correspondientes a los ítems no contractuales y que se dispuso su ejecución para un mejor uso y efectividad de la obra, en particular: “2.5.1 Nueva Alimentación del VOR – Asimismo, en la Orden de Servicio N° 49 del 2/06/17 se solicitó una alimentación segura a la radioayuda VOR/DME, tendiendo un cable de 3,3 kv desde la SET 25 y trasladando el transformador de 220/2400 v de alimentación existente en el subsuelo de la TWR a la SET 25. Monto del trabajo adicional pesos Trescientos ochenta y seis mil doscientos treinta y dos (\$ 386.232,00); 3.4.17 alambrado rural ALS. – Por otro lado, en la Orden de Servicio N° 47 del 22 de mayo de 2017 se solicitó la ejecución de un cerco de seguridad de cinco hilos en el sector del ALS, barretas N° 14 a N° 30 con el fin de prevenir actos de vandalismo y la presencia de animales que puedan dañar el sistema. Monto del trabajo adicional pesos Cuatrocientos treinta y nueve mil cuarenta y seis con 30/100 (\$ 439.046,30). 4 Suministro media tensión provisorio: Por medio de la Orden de Servicio N° 39 del 15 de marzo de 2017, se solicitó la cotización y “ejecución” de la conexión para el suministro temporario en 13,2 Kv a fin de garantizar el funcionamiento de las instalaciones eléctricas. Monto del trabajo adicional pesos cuatrocientos sesenta y dos mil ochocientos setenta y dos con 02/100 (\$ 462.872,02)”.

La GIA informó la suma total de adiciones es de PESOS UN MILLÓN DOSCIENTOS OCHENTA Y OCHO MIL CIENTO CINCUENTA CON 32/100 (\$.1.288.150,32) que fue absorbida en gran parte por economías de obra, siendo el monto de mayor gasto a autorizar de PESOS CUATROCIENTOS CINCUENTA Y UN MIL TRECIENTOS NOVENTA Y DOS CON 40/100 CENTAVOS (\$ 451.392,40).

El área técnica hizo mención a las disposiciones contractuales aplicables al caso (Artículo 84 – Modificación de Obra, del Pliego de Cláusulas Particulares y Artículo 42 – Modificaciones y/o Adicionales, Pliego de Cláusulas Especiales).

Con relación al pedido de ampliación del plazo de la obra formulado por el Contratista, en su nueva intervención la GIA (IF-2018-00533960-APN-GIA#ORSNA) señaló que el proyecto en cuestión incluyó: a) la Ampliación de Plataforma Comercial; b) Adecuación de la demarcación diurna de plataforma existente; c) Adecuación geométrica de Calles de Rodaje; d) Readecuación de Márgenes de Pista; e)

Readecuación de Franjas de Seguridad; f) Repavimentación de la Pista 06-24; y g) repavimentación de un nuevo Sistema de Ayudas Visuales para Categoría I (Uno) de operación de la pista y la ejecución de obras complementarias de Repotenciación Eléctrica.

Expresó el área técnica que con fecha 18 de mayo de 2016 la Contratista presentó en el Organismo, el cronograma de obra actualizado, donde solicitó la ampliación del plazo de la misma hasta el 22 de marzo de 2017, lo que fue aprobado por Resolución N° 325-E/2016 del MINISTERIO DE TRANSPORTE.

La GIA refirió que con posterioridad a ello, la contratista presentó un nuevo plan de trabajo ajustado a la fecha de cierre del área de movimiento prevista a partir del 15 de febrero de 2017 (NOTAM A7382/2016), encontrándose dicha fecha asociada a las posibilidades operativas para el cierre del aeropuerto a partir del 15 de febrero de 2017, lo que – en los hechos y por necesidades operativas de los actores aeronáuticos- importaban reconocer una prórroga del plazo contractual hasta el 2 de abril de 2017.

Aclaró el área técnica que entre las causas invocadas por la Contratista para solicitar la prórroga se encontraban: a) Condiciones Climáticas desfavorables; b) Incumplimiento relativo a la provisión de asfalto AM 3 según su compromiso convenido con la UTE. Solamente se enviaron dos equipos por día lo que no permitió el doble turno previsto; c) El proveedor de cemento Petroquímica Comodoro Rivadavia, salió de funcionamiento en dos oportunidades no contando con la provisión prevista necesaria para ejecutar los trabajos de acuerdo con el plan; d) La salida de funcionamiento de la planta de emulsión de OIL a partir del 15 de marzo hasta que retomó su producción el viernes 24 de marzo, aclaran que los viajes tardan 48 hs. en llegar al obrador, dejó sin provisión de emulsión de rotura controlada utilizada para los trabajos de microglomerado; y e) Solicitud de aprobación de documentación.

Asimismo, expresó la GIA que la contratista sujetó su cumplimiento a que las condiciones meteorológicas permitieran la ejecución de los trabajos.

La GIA advirtió que realizado un análisis pormenorizado de las causales mencionadas en las presentaciones del contratista, y conforme la documentación aportada, se reúnen las condiciones para aprobar la prórroga del plazo de obra, entre otros motivos, porque que las condiciones meteorológicas denunciadas y acreditadas cumplen los requisitos de excepcionalidad que exige el Artículo 39 inciso c) del Pliego de Cláusulas Especiales; porque si bien los incumplimientos de proveedores son exclusiva responsabilidad de la contratista, se acreditó –salvo respecto de la provisión de cemento asfáltico, en la que no se acompañaron constancias justificativas- que la falta de provisión de insumos no había sido originada por el contratista y que era imposible obtener sustitutos convenientes en término; y porque se debieron ejecutar tareas no contempladas en el alcance original del contrato, que demandaron un plazo adicional de obra.

Concluyó el área técnica señalando que considera justificada la ampliación de plazo de NOVENTA Y NUEVE (99) días llevando el fin de obra al 29 de junio de 2017.

Al tomar intervención el Servicio Jurídico (IF-2018-03041756-APN-GAJ#ORSNA), con relación a la aplicación del plazo de obra solicitado por la firma VIAL AGRO S.A. – INGENIERÍA Y ARQUITECTURA S.R.L. – ZAR – UTE, señaló que el Artículo 25 de la Ley de Obras Públicas N° 13.064 establece: “Una vez firmado el contrato, la iniciación y la realización del trabajo se sujetará a lo establecido en los pliegos de condiciones generales y especiales que sirvieron de base para la licitación o adjudicación de las obras”.

La GERENCIA DE ASUNTOS JURÍDICOS mencionó que el Artículo 61 del Pliego de Cláusulas Generales aprobadas por la Resolución N° 284/11 del entonces MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS reguló sobre las Prórrogas del Plazo de Obra, expresando que: “A pedido del contratista, el comitente podrá acordar prórrogas de plazo cuando, a su solo juicio, se presenten algunas de las siguientes causas: a) Trabajos adicionales que lo justifiquen. b) Demora en el estudio de la solución de dificultades técnicas imprevistas que impidan el normal desarrollo de las obras. c) Casos fortuitos o de fuerza mayor conforme las disposiciones de la Ley N° 13.064. d) Falta notoria y debidamente comprobada de materiales o elementos de transporte que no provengan de causas

originadas por el contratista. e) Demoras ocasionadas por otros contratistas. f) Conflictos gremiales de carácter general. g) Por siniestro. h) Toda otra circunstancia que, a juicio del comitente, haga procedente el otorgamiento de la prórroga. Las solicitudes de prórroga deberán presentarse al comitente en el plazo de TREINTA (30) días corridos de la producción del hecho o causa que las motiva, transcurrido el cual podrán no ser tomadas en consideración. El comitente o el órgano que éste designe, podrá tramitar de oficio la ampliación del plazo contractual cuando la causa o hecho determinante de la demora le sea imputable, sin necesidad de la presentación previa del contratista. Dentro de un plazo de QUINCE (15) días de otorgada una prórroga se ajustarán el plan de trabajos y la curva de inversión al nuevo plazo, modificándolos solamente a partir de la fecha en que se produjo el hecho que originó la prórroga, y se someterán a la aprobación del comitente o a la que éste designe”.

Asimismo, recordó el Servicio Jurídico que el Artículo 39 del citado Pliego de Condiciones Especiales también reguló el procedimiento y los efectos del pedido y concesión de la prórroga de la obra por el contratista. En este sentido, la referida norma dispone que: “...Prórroga de obra. Causales: a) El Comitente podrá considerar como causal justificativa de prórroga a la fecha de terminación contractual, al margen de las provenientes de casos fortuitos o de fuerza mayor definidos por el Artículo 39 de la Ley de Obras Públicas Nº 13.064, las que siendo ajenas al obrar del Contratista, tengan una incidencia cierta en el plazo de ejecución de las obras. El Contratista deberá denunciar, a la Inspección de Obra las causales que fundamenten una solicitud de prórroga, dentro de los CINCO (5) días corridos de manifestadas las mismas. b) La omisión de parte del Contratista de denunciar y fundamentar una causal de prórroga, dentro del plazo consignado en el punto a), producirá la caducidad automática de su derecho a la ampliación de la fecha de terminación contractual. c) Las variaciones climáticas y sus consecuencias adversas darán lugar a prórrogas en el plazo de ejecución de los trabajos. Las lluvias acaecidas durante el plazo de ejecución darán derecho al Contratista a solicitar dicha prórroga, siempre y cuando las precipitaciones superen el promedio mensual de los últimos CINCO (5) años por cada mes, tratados en forma independiente uno de los otros. Tal información podrá requerirse de algún ente oficial de la zona que designe la Inspección de Obra. En este caso, se confeccionará un acta suscripta por la Inspección de obra y el Representante Técnico, donde se establecerá claramente el mes que corresponda, que días superaron la media mensual, cuales son los días posteriores en los que llovió y no se pudieron ejecutar los trabajos y cuantos días de prórroga en el plazo contractual correspondería otorgar. d) Será facultad del Comitente la concesión fundada de las prórrogas cuando lo estime menester”.

Señaló la GAJ que por la Resolución N° 325-E/2016, el MINISTERIO DE TRANSPORTE aprobó una ampliación del plazo de la obra de DOSCIENTOS NOVENTA (290) días corridos y posteriormente el Contratista con fecha 5 de abril de 2017, requirió una nueva ampliación del plazo de la obra, fundamentando su pedido en la existencia de razones de diferente naturaleza, todas ajenas a su voluntad.

En este sentido, el Servicio Jurídico refirió que la GIA analizó la documentación obrante respecto de las demoras debidas a condiciones climáticas adversas, a la existencia de conflictos gremiales de carácter general y a la falta de materiales para la obra, incluyendo en la apreciación del mencionado pedido, la realización de trabajos no previstos inciden en la demora de las tareas.

La GAJ mencionó que el área técnica brindó la viabilidad técnica a la ampliación del plazo de la obra por el término de NOVENTA Y NUEVE (99) días corridos, por lo que traslada el fin de la obra para el día 29 de junio de 2017.

El Servicio Jurídico mencionó que la recepción provisoria de la obra denominada “Rehabilitación Pista 06-24, Calle de Rodaje, Plataforma y Nuevo Balizamiento” del Aeropuerto “ALMIRANTE ZAR”, de la Ciudad de TRELEW, PROVINCIA DEL CHUBUT se realizó el día 29 de junio de 2017. En este sentido, al haberse concluido la obra, no resulta procedente la adecuación del Proyecto Ejecutivo, ni del plan de trabajo.

La GAJ expresó que respecto a la potestad de conceder la variante de obra, ésta debe estar aprobada por la misma autoridad quien adjudicó la obra, en este caso por el MINISTERIO DE TRANSPORTE, sucesor de

las misiones y funciones del MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE, de acuerdo a lo dispuesto por el Decreto N° 13/15, debiendo asimismo tratarse lo concerniente a la variante de obra en el mismo acto administrativo.

Con relación a la variante de obra, el Servicio Jurídico señala que con motivo de la aprobación de las denominadas “Economías y Demasías”, el Contratista en su presentación incorporó la realización de una serie de trabajos, no comprendido en los pliegos, requeridos por el ORSNA en su rol de dirección de obra.

En tal sentido, la GAJ mencionó que el área técnica analizó la propuesta del contratista y puso en resalto que en dicha oportunidad se realizaron TRES (3) obras no incluidas expresamente en los pliegos pero que resultan adicionales al objeto de la obra.

Así pues, el área técnica informa que corresponde autorizar el monto de mayor gasto a la suma de PESOS CUATROCIENTOS CINCUENTA Y UN MIL TRESCIENTOS NOVENTA Y DOS CON 40/100 (\$ 451.392,40”).

La GAJ reiteró que los principios emanados de la normativa sustantiva que rige las contrataciones del ESTADO NACIONAL a fin de realizar obras públicas, que es la Ley de Obra Pública N° 13.064, en su Artículo 25 establece que: “Una vez firmado el contrato, la iniciación y realización del trabajo se sujetará a lo establecido en los pliegos de condiciones generales y especiales que sirvieron de base para la licitación o adjudicación directa de las obras”, estableciendo la misma norma al contratista una obligación de sujeción estricta a los postulados del plexo normativo vigente al disponer en el Artículo 31 que: “No podrá el contratista por sí, bajo ningún pretexto, hacer trabajo alguno sino con estricta sujeción al contrato, y si lo hiciere no le será abonado, a menos de que presente orden escrita que para ello le hubiere sido dada por funcionario autorizado, en cuyo caso el pago deberá disponerse por autoridad competente”.

El Servicio Jurídico explicó que en la lógica de la normativa citada, para que el contratista realice cualquier tipo de trabajo y el Estado lo verifique, lo controle, lo considere como integrante del objeto licitado y sufrague económicamente el gasto que el contratista incurra en su realización, ésta debe estar incluida por la Administración en el marco normativo vigente, estableciendo el Artículo 30 de la Ley de Obra que: “Las alteraciones del proyecto que produzcan aumentos o reducciones de costos o trabajos contratados, serán obligatorias para el contratista, abonándose, en el primer caso, el importe del aumento, sin que tenga derecho en el segundo a reclamar ninguna indemnización por los beneficios que hubiera dejado de percibir por la parte reducida, suprimida o modificada. Si el contratista justificase haber acopiado o contratado materiales o equipos para las obras reducidas o suprimidas, se hará un justiprecio del perjuicio que haya sufrido por dicha causa, el que le será certificado y abonado”.

Por otro lado, la GAJ refirió que Artículo 84 del Pliego de Cláusulas Especiales que rige la contratación, reguló las modificaciones de obra, disponiendo: “El Comitente podrá disponer modificaciones al contrato, en los términos de la Ley N° 13.064. Si fuera necesario realizar trabajos no previstos en el contrato, su precio deberá ser previamente convenido con el comitente y establecido, cuando sea posible, partiendo de los precios contractuales correspondientes a trabajos análogos o semejantes, teniendo en cuenta las alteraciones de los costos que se hubieren producido desde la fecha de la licitación”.

Asimismo, el Servicio Jurídico mencionó que el Artículo 42 del Pliego de Cláusulas Especiales que integra el marco normativo de la presente obra dispone: “Las modificaciones y adicionales de obra se rigen por la Ley N° 13.064. Para determinar el porcentaje del mayor o menor gasto como consecuencia de alteraciones por modificación, ampliación o suspensión de trabajos, el cálculo se practicará en todos los casos respetando las condiciones previstas en la documentación licitatoria”.

La GAJ expresó que conforme surge de los informes técnicos la variante de obra ordenada por el Organismo Regulador y realizadas por el contratista tienden a mejorar el objeto de la contratación de la obra pública realizada.

Sostuvo la GAJ que la variación de obra propuesta e impulsada no alcanza a alterar el valor de la obra

licitada en más del VEINTE POR CIENTO (20 %) del total del contrato, encontrándose dentro de los límites cuantitativos permitidos.

No obstante ello, el Servicio Jurídico manifestó que el contratista con fecha 27 de noviembre de 2017 realizó ante el ORSNA una expresa renuncia a reclamar mayores costos, en los términos del artículo 53 de la Ley N° 13.064 para el caso que se aprobara la ampliación del plazo de la ejecución de obra y las variantes de obra.

Asimismo la GAJ señaló que las obras cuya aprobación se propicia ya fueron realizadas por el contratista, toda vez que la obra en el Aeropuerto Internacional “ALMIRANTE MARCO A. ZAR” de la Ciudad de TRELEW, PROVINCIA DEL CHUBUT fue recibida en forma provisoria el día 29 de junio de 2017, entendiéndose que el no reconocimiento de lo realmente aportado por el Contratista pondría al ESTADO NACIONAL en una posición de “enriquecimiento sin causa” con respecto del patrimonio del contratista con el consecuente empobrecimiento del particular colaborador.

El Servicio Jurídico entendió que debido a la actual situación de la obra, el contratista no deberá presentar documentación adicional para cubrir los derechos del cocontratante por esta variante de obra, como es la ampliación de garantía del cumplimiento del contrato, como asimismo no deberá presentar una nueva curva de inversión, ni plan de trabajo.

Por último, la GAJ recordó que el monto calculado en la variante de obra impacta directamente en el monto de la obra informado al MINISTERIO DE TRANSPORTE de la NACION y al BANCO DE LA NACION ARGENTINA en su carácter de fiduciario del Fideicomiso de Fortalecimiento del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS.

Asimismo, el Servicio Jurídico entendió que el Directorio del ORSNA debería intervenir en esta instancia, validando lo actuado por las áreas técnicas del ORSNA en su carácter de Comitente de la obra y en las tareas propias de la Dirección de Obra del Contrato de Obra Pública N° 1/14.

Concluyó la GAJ señalando que no tiene objeciones de índole jurídica que formular a las peticiones efectuadas por las áreas técnicas del ORSNA de realizar una modificación de la citada obra y una ampliación del plazo de ejecución de obra, razón por la cual eleva para consideración del Directorio del ORSNA proyecto de Resolución del MINISTERIO DE TRANSPORTE por el que se autorizaría la ampliación del plazo de ejecución de la obra denominada “Rehabilitación Pista 06-24, Calle de Rodaje, Plataforma y Nuevo Balizamiento” del Aeropuerto “Almirante Zar”, de la Ciudad de Trelew, Provincia del CHUBUT en NOVENTA Y NUEVE (99) días corridos, dando por finalizado el mismo el día 29 de junio de 2017, autorizándose en el mismo acto una variante de obra, la segunda en este caso, por un monto de PESOS CUATROCIENTOS CINCUENTA Y UN MIL TRESCIENTOS NOVENTA Y DOS CON CUARENTA CENTAVOS (\$ 451.392,40).

Posteriormente, la GERENCIA DE ADMINISTRACIÓN Y PRESUPUESTO (PV -2018-04092437-APN-GAYP#ORSNA) informó que existen fondos disponibles en la cuenta 4124649 “Patrimonio de Afectación para el Financiamiento de Obras del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA) (11,25%) del Fideicomiso de Fortalecimiento del Sistema Nacional de Aeropuertos, conforme la Programación Física - Financiera 2017-2019, aprobada por NO-2018-02123722-APN-SECGT#MTR de fecha 12 de enero de 2018.

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 autorizaría la ampliación del plazo de ejecución de la obra denominada “Rehabilitación Pista 06-24, Calle de Rodaje, Plataforma y Nuevo Balizamiento” del Aeropuerto “Almirante Zar”, de la Ciudad de Trelew, Provincia del CHUBUT en NOVENTA Y NUEVE (99) días corridos, dando por finalizado el mismo el día



29 de junio de 2017, y se aprueba el balance de economías y demasías, autorizándose la segunda variante de obra por un monto de PESOS CUATROCIENTOS CINCUENTA Y UN MIL TRESCIENTOS NOVENTA Y DOS CON CUARENTA CENTAVOS (\$ 451.392,40).

2. Autorizar al Sr. Presidente, al Sr. Vicepresidente y/o al Sr. Primero Vocal del Directorio a suscribir la comunicación pertinente.

Punto 8.- La Sra. Secretaria General somete a consideración las Notas NO-2017-35718335-APN-ORSNA#MTR y NO-2017-35718578-APN-ORSNA#MTR, suscriptas por el Sr. Vicepresidente del Directorio del ORSNA.

Cabe considerar las Notas NO-2017-35718335-APN-ORSNA#MTR (Expediente ORSNA N° 182/16) y NO-2017-35718578-APN-ORSNA#MTR (EX2017-26506197) fueron suscriptas por el Sr. Vicepresidente del ORSNA, correspondiendo en esta instancia su ratificación.

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

1.- Ratificar las Notas NO-2017-35718335-APN-ORSNA#MTR y NO-2017-35718578-APN-ORSNA#MTR, suscriptas por el Sr. Vicepresidente del Directorio del ORSNA.

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