



**Honorable Congreso de la Nación
Comisión Bicameral de Seguimiento de las
Facultades Delegadas al Poder Ejecutivo Nacional
Ley 25.561**

Expte. 472- OV-06

DICTÁMEN DE MAYORIA

**DE LA PROPUESTA DE ACUERDO DE RENEGOCIACIÓN DEL CONTRATO
DE LA EMPRESA CONCESIONARIA DEL GRUPO “A” DEL SISTEMA
NACIONAL DE AEROPUERTOS – AEROPUERTOS ARGENTINA 2000
SOCIEDAD ANÓNIMA -**

HONORABLE CAMARA:

La Comisión Bicameral de Seguimiento de las Facultades Delegadas al Poder Ejecutivo Nacional (Ley 25.561) ha considerado el Expte 472-0V-06, por medio del cual se somete a estudio el Acta Acuerdo de renegociación del contrato con relación de explotación, administración y funcionamiento del Grupo “A” del Sistema Nacional de Aeropuertos, en relación a la Empresa **AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 SOCIEDAD ANONIMA (A.A. 2000 S.A.)** suscripta por la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos – UNIREN- y la precitada Empresa.-

Por los fundamentos expuestos en el informe que se acompaña, y por los que oportunamente ampliará el miembro informante, se aconseja la aprobación del siguiente:

Proyecto de Resolución

EL SENADO Y LA CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA NACIÓN

RESUELVEN:

- 1- *Aprobar la propuesta del **ACUERDO** alcanzado entre el **PODER EJECUTIVO NACIONAL** y la **EMPRESA CONCESIONARIA DEL SERVICIO AEROPORTUARIO GRUPO “A” DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS – AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 SOCIEDAD***



**Honorable Congreso de la Nación
Comisión Bicameral de Seguimiento de las
Facultades Delegadas al Poder Ejecutivo Nacional
Ley 25.561**

ANONIMA –AA 2000 S.A.- para adecuar el CONTRATO DE CONCESION DEL SERVICIO DE ADMINISTRACIÓN, EXPLOTACION Y FUNCIONAMIENTO DEL GRUPO “A” DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS que fuera otorgado el mediante el Decreto N° 1631/998.

2 – El Acuerdo comprende la renegociación integral del contrato de concesión en virtud de las leyes 25561, 25790, 25820, 25972, 26077 y 26204. Se tienen por aprobados la integralidad de las condiciones contenidas en el ACTA ACUERDO, dejando a salvo la responsabilidad que atañe al Poder Ejecutivo Nacional de efectuar aquellos ajustes en la redacción del texto siempre que resulten indispensables para garantizar la adecuación legal de la renegociación del CONTRATO, manteniendo el sentido, el contexto y la armonía de los términos aprobados en el marco de las recomendaciones y observaciones formuladas en el siguiente punto.

3 - Formular las siguientes recomendaciones destinadas a mejorar cualitativamente el Acta Acuerdo y ejecución del contrato:

a) El Poder Ejecutivo deberá , ya sea en el ámbito del Consejo Asesor del Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA) creado por el Decreto 16/98, o, mediante una comisión específica integrada por representantes del Estado nacional, la empresa concesionaria y las líneas aéreas en partes iguales, cuyo objeto sea establecer un sistema de decisiones en la materia de sus respectivas competencias de un modo armónico, equilibrado y eficiente y propiciar un reporte de las decisiones adoptadas o de los requerimientos formulados a las autoridades competentes a los efectos de estimular el crecimiento de las operaciones aéreas y de las inversiones en el sector y cuyos resultados se medirán en función de: i) aumento del número de pasajeros y tráfico de carga en relación con las proyecciones contenidas en el contrato de concesión, ii) la calidad de servicio de las instalaciones aeroportuarias, iii) el cumplimiento en debido tiempo de los servicios aéreos; y iv) la calidad y el cumplimiento en debido tiempo de ciertas prestaciones de servicios a clientes en tierra por parte de todos los actores involucrados. Esta comisión no deberá tener facultades de fiscalización del contrato de concesión y se regirá por un reglamento interno acordado en la primera reunión.



**Honorable Congreso de la Nación
Comisión Bicameral de Seguimiento de las
Facultades Delegadas al Poder Ejecutivo Nacional
Ley 25.561**

b) *La empresa concesionaria deberá promover un sistema de reducción de tasas a las compañías aéreas que inicien nuevos vuelos a partir de la aprobación del Acta Acuerdo por parte del Poder Ejecutivo con el objeto de estimular el crecimiento del número de operaciones internacionales de las líneas aéreas a la Argentina –en los aeropuertos concesionados-. Este descuento no previsto en el Acta Acuerdo deberá ser al menos del 25 % respecto de las tasas actuales correspondientes a las líneas aéreas y durante la permanencia de la operación hasta marzo del 2008 pudiéndose mantener la conveniencia de sostener el estímulo en las revisiones ordinarias anuales.*

c) *La empresa concesionaria y el organismo regulador evalúen la posibilidad de extender las reducciones de las tasas ante el incremento de tráfico de pasajeros por sobre las previsiones establecidas en el contrato aplicando por cada punto porcentual de crecimiento adicional a las previsiones un descuento de tres puntos porcentuales en las tasas internacionales de las compañías aéreas con un tope del 15 % y siempre que no altere la ecuación económica financiera del presente contrato.*

d) *El organismo regulador deberá garantizar la provisión de combustible de las compañías aéreas conforme a pautas que garanticen la tecnología más conveniente, la libertad de contratación y la fijación de precios competitivos entre los contratantes de los servicios esenciales de las aeroestaciones.*

e) *Que en oportunidad de la revisión anual de la ejecución del contrato, el organismo regulador puede proponer un sistema de rebalanceo de las tasas a fin de garantizar la protección del usuario del sistema de aeronavegación de cabotaje y de la competitividad sistémica del modelo de aeronavegación con el objeto de: i) favorecer el transporte de cabotaje con reducciones y/o eliminaciones de la tasa de uso de aeroestación doméstica, ii) reducir en un 30% las tasas internacionales de las líneas aéreas; y iii) readecuar las tasas de uso de aeroestación internacional, garantizando la ecuación económica financiera del contrato.*

f) *Que se propicie una revisión extraordinaria del presente contrato –por única vez- para el mes de setiembre del corriente año, con el objeto de determinar las variaciones experimentadas entre las estimaciones de tráfico de pasajeros reales y lo efectivamente ejecutado en el acta acuerdo. Paralelamente con ello, en esta revisión excepcional es necesario evaluar el cumplimiento y el grado de avance de los compromisos asumidos por las partes y el análisis respecto a eventuales desistimientos de las acciones judiciales y/o administrativas*



**Honorable Congreso de la Nación
Comisión Bicameral de Seguimiento de las
Facultades Delegadas al Poder Ejecutivo Nacional
Ley 25.561**

incoadas en el ámbito nacional e internacional por parte los actores beneficiarios de las medidas.

g) Que para la ejecución del plan de inversiones sería conveniente contar con la opinión fundada de las autoridades de la Policía de Seguridad Aeroportuaria respecto a la infraestructura de su incumbencia y respecto a la asignación de los espacios a ocupar por las agencias estatales.

h) Que es preciso ejecutar un programa de eliminación de barreras arquitectónicas con metas y sanciones por incumplimiento a los efectos de contemplar los requerimientos de personas con discapacidad que utilizan las instalaciones aeroportuarias.

4. Comuníquese, conjuntamente con sus fundamentos, al Poder Ejecutivo Nacional, a la Auditoría General de la Nación y a la Sindicatura General de la Nación.

Sala de Comisión, 6 de Febrero de 2007.

FDO.: SENADORES:



**Honorable Congreso de la Nación
Comisión Bicameral de Seguimiento de las
Facultades Delegadas al Poder Ejecutivo Nacional
Ley 25.561**

EXPTE. 472-OV- 06

INFORME

1. INTRODUCCION

En el marco de la situación social y de la crisis institucional, política, económica, financiera y productiva que afectó al país en el mes de diciembre de 2001, este Honorable CONGRESO sancionó la Ley N° 25.561, declarando la emergencia pública en materia social, económica, administrativa, financiera y cambiaria.

Por dicha Ley de Emergencia se delegó al Poder Ejecutivo Nacional las facultades para dictar las medidas orientadas a superar la crisis. Dentro de la Emergencia declarada se dispuso pesificar y desindexar los Contratos de Servicios Públicos, encomendando al Poder Ejecutivo Nacional la renegociación de los contratos puestos en crisis.

La Ley N° 25.561 fue luego ratificada y complementada por las Leyes Nros. 25.790; 25.820; 25.972 ; 26077 y 26204.

Por su parte, la Función Ejecutiva, a efectos de llevar a cabo el proceso de renegociación de los Contratos, dictó diversas normas reglamentarias y complementarias, en una primera etapa a través de los Decretos N° 293/02 y N° 370/02, y luego por el Decreto N° 311/03 y la Resolución Conjunta N° 188/03 y N° 44/03 de los Ministerios de Economía y Producción, y de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, respectivamente.

A través del Decreto N° 311/03 el PODER EJECUTIVO dispuso que la renegociación estuviera a cargo de la UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS –UNIREN– órgano ad hoc presidido por los Ministros de Economía y Producción y de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

Integran la UNIREN un Comité Sectorial integrado por los Secretarios de Estado con competencia específica en los sectores vinculados a los servicios públicos y/o contratos de obra pública sujetos a renegociación, y por el Secretario Ejecutivo de dicha Unidad.



**Honorable Congreso de la Nación
Comisión Bicameral de Seguimiento de las
Facultades Delegadas al Poder Ejecutivo Nacional
Ley 25.561**

A través de las normas dictadas posteriormente y en último término por la Ley N° 26.204 el proceso de renegociación ha sido extendido hasta el 31 de diciembre de 2007.

En lo que se refiere al rol de este CONGRESO en esta cuestión, la Ley N° 25.561 a efectos del contralor de los actos que llevare a cabo el Poder Ejecutivo Nacional en uso de las facultades delegadas, se estableció a través del artículo 20° de dicha norma, crear esta Comisión Bicameral de Seguimiento, asignándole el rol de controlar, verificar y dictaminar sobre lo actuado por el Poder Ejecutivo, fijándose que sus dictámenes serían puestos en consideración de ambas Cámaras.

La Ley 25.790, por su Artículo 4° dispuso que el Poder Ejecutivo Nacional debe remitir las propuestas de los acuerdos de renegociación de los Contratos al CONGRESO otorgándole intervención a esta Comisión Bicameral de Seguimiento. Asimismo dicha norma estableció que el H. CONGRESO debería expedirse dentro del plazo de sesenta días corridos de recepcionada la Propuesta de Acta Acuerdo.

**2. ANTECEDENTES DE LA RENEGOCIACION CON LA EMPRESA DE
SERVICIOS AEROPORTUARIOS “AEROPUERTOS ARGENTINA 2000”
SOCIEDAD ANONIMA**

2.1.- PROCEDIMIENTO SECUENCIAL

El procedimiento secuencial para la renegociación de los contratos en general y éste en particular fue el siguiente:

1. Incorporación del contrato dentro de las renegociaciones inicialmente determinadas por el decreto 293/02 y posteriormente ratificado por el decreto 311/03.
2. Inicio del proceso de renegociación con la activa participación del ORSNA como ente de control.
3. Celebración de dos Cartas de Entendimiento: la primera celebrada el 16 de junio de 2006 y la segunda celebrada el 23 de agosto de 2006.
4. Convocatoria a la Audiencia Pública en los términos del decreto N° 1172 de fecha 4 de diciembre de 2003 a través de la disposición N° 3 de la UNIREN para el día 27 de octubre de 2006 en la finca BYBLOS de la ruta 205 km 45,5 de la localidad de Carlos Spegazzini, Partido de Ezeiza. Se inscribieron 81 participantes y 11 adicionales que no solicitaron manifestar su posición en la audiencia.



**Honorable Congreso de la Nación
Comisión Bicameral de Seguimiento de las
Facultades Delegadas al Poder Ejecutivo Nacional
Ley 25.561**

5. Análisis de las observaciones del contrato de la audiencia y transformación de la Carta de Entendimiento en Acta Acuerdo.
6. Dictamen del Procurador del Tesoro de la Nación y del Síndico General de la Nación.
7. Remisión del expediente a la Comisión Bicameral de Seguimiento del Honorable Congreso de la Nación, instituida por el artículo 20 de la Ley N° 25.561 para su análisis y posterior consideración del pleno de ambas Cámaras.

**2.2. – SITUACIÓN QUE LLEVA AL ESTADO A RENEGOCIAR Y PROPICIAR
LA FIRMA DEL NUEVO CONTRATO DE CONCESIÓN DE AEROPUERTOS:**

El primer punto a considerar, es la razón por la que el Estado Nacional en el año 1997 decide realizar una reforma en política aeronáutica. Esta razón fue revertir el sensible déficit de infraestructura aeroportuaria del país, respecto a las exigencias y recomendaciones de los tratados internacionales. Resultaba necesario revertir dicha falencia a fin de satisfacer adecuadamente la demanda del servicio (crecimiento inusitado del tráfico de pasajeros y movimiento de aeronaves, producido entre el año 1993 y el año 1994), conforme a la evolución de la actividad aerocomercial y el incremento esperable del transporte aéreo.

Es por ello que mediante el Decreto N° 375/97 se crea el Sistema Nacional de Aeropuertos (SNA) – 54 aeropuertos, 33 concesionados a AA2000 -, se crea el ORSNA y se produce la convocatoria a una licitación para conceder la explotación y administración a largo plazo y en forma integral de un conjunto de aeropuertos afectados al sistema.

El modelo de concesión aeroportuaria de nuestro país está sustentada en un concepto de “subsidio cruzado”, en donde dos aeropuertos deben financiar los costos de modernización y funcionamiento de treinta y un aeropuertos.

El cumplimiento de los estándares internacionales como miembro contratante del Convenio de Chicago exige un sistema de inversiones permanentes. En el año 2006 en nuestro país el movimiento de pasajeros ha sido de 17.252.164 millones, una cifra significativamente inferior a Barcelona con 30 millones o a Madrid con 45,5 millones de pasajeros. El modelo de concesión combina la filosofía de “subsidios cruzados” con el pago de un canon por parte del concesionario para atender a los aeropuertos no concesionados.



**Honorable Congreso de la Nación
Comisión Bicameral de Seguimiento de las
Facultades Delegadas al Poder Ejecutivo Nacional
Ley 25.561**

El contrato de concesión aprobado por Decreto N° 163/98 fue adjudicado al consorcio compuesto por Società per Esercizi Aeroportuali (S.E.A.), Orden Corporation, Corporación Sudamericana S.A., Società Italiana per le Imprese Miste all'Estero Simest S.p.A., y Riva Sociedad Anónima Inmobiliaria, Industrial, Comercial, Financiera y Agropecuaria.

El plazo contractual original era de 30 años y se extendía desde 1998 al año 2028. La actual renegociación mantiene los plazos con dos etapas diferenciadas respecto al cronograma de inversiones a ejecutar. Una primera etapa que se extiende desde 2006 hasta 2010 y una segunda desde 2010 al 2028.

Las circunstancias internacionales, en especial los hechos suscitadas a partir de 11 de Septiembre de 2001 y nacionales no previstas, sumadas al diseño del modelo de concesión cuya rigidez imposibilitaba la variación del plan de inversión y otros parámetros aprobados, entre otros considerados al momento de la evaluación y contratación, como otros administrativos, generaron problemas en la ejecución del contrato, aumentando la conflictividad en la relación entre el concedente y el concesionario.

3.- DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA DE ACTA ACUERDO :

La renegociación del contrato entre la empresa Aeropuertos Argentina 2000 S.A. y el Estado Nacional se enmarca en un complejo proceso de discusión vinculado a la viabilidad de dos alternativas: a) renegociación de los contratos o b) rescisión de los mismos.

La recuperación de la autoridad política emanada de la voluntad del pueblo argentino permitió generar nuevas bases y condiciones de negociación entre visiones de continuidad de las concesiones o de rescisión de los contratos.

El Gobierno Nacional definió una estrategia basada en la continuidad de los servicios, sin ajustes tarifarios o con eventuales reducciones, con mejoramiento de la calidad de los mismos, con ejecución de las inversiones comprometidas, por sí o por medio de la participación del Estado, proveyendo y garantizando a los usuarios la seguridad de los servicios comprendidos sin la posibilidad de generar impactos redistributivos adversos que limitan el acceso a los servicios comprometidos.



**Honorable Congreso de la Nación
Comisión Bicameral de Seguimiento de las
Facultades Delegadas al Poder Ejecutivo Nacional
Ley 25.561**

Paralelamente, es preciso destacar que la firma AA2000 no ha iniciado acciones ante el CIADI, lo cual constituye una condición 'sine qua non' para la viabilidad de las estrategias de negociación en donde el Estado defina mecanismos de conciliación de intereses en aras de satisfacer el bienestar general de la población. Esto significa que si hay acciones ante el organismo, la firma debe desistir y si no lo ha hecho, potencia las perspectivas de un acuerdo entre las partes.

El caso bajo análisis se inscribe en una estrategia cuyos objetivos fueron los siguientes:

1. Garantizar la continuidad de la concesión sobre la base de un nuevo modelo de gestión que implique la capacidad de recuperar el canon impago por parte del concesionario, propender a ejecutar las inversiones necesarias para mejorar la calidad del servicio concesionado y posibilitar la extinción de reclamos y aspectos litigiosos del desenvolvimiento contractual que impidan la prestación adecuada, eficiente y segura del contrato.
2. Corregir las fallas estructurales del contrato en función de proyecciones adecuadas de crecimiento de tráfico de pasajeros, carga y correo, continuidad del plan de inversiones con un ritmo más intenso en el corto plazo y expansión federal de las mismas.
3. Cumplir con todos y cada una de los puntos establecidos en el artículo 9 de la Ley N° 25.561, esto implica: a) el impacto de las tarifas en la competitividad de la economía y en la distribución de los ingresos, b) la calidad de los servicios y los planes de inversión, cuando ellos estuvieren previstos contractualmente, c) el interés de los usuarios y la accesibilidad de los servicios, d) la seguridad de los sistemas comprendidos, y e) la rentabilidad de las empresas.

4.- ANALISIS DE LA PROPUESTA SOMETIDA A CONSIDERACION

Los problemas identificados en el cumplimiento de los alcances del contrato original ha permitido definir un modelo de contrato que contemple expresamente una participación del estado en la sociedad concesionaria, una metodología práctica para el recupero del canon impago, un método de estimación razonable respecto a las proyecciones en materia de crecimiento de tráfico de pasajeros y la capacidad de desarrollo de infraestructura adecuada para albergar esta creciente demanda.



Honorable Congreso de la Nación
Comisión Bicameral de Seguimiento de las
Facultades Delegadas al Poder Ejecutivo Nacional
Ley 25.561

Esta renegociación apunta a la identificación de ciertas soluciones, como ser:

1. Incorpora la participación estatal en la sociedad concesionaria, con la designación de un miembro de la comisión fiscalizadora, un miembro en el directorio, incidiendo de esta manera en las decisiones a nivel empresarial del concesionario, promueve el derecho a la información, y la contabilidad regulatoria a los efectos de garantizar transparencia en la comunicación.
2. El Estado nacional cobra una deuda neta de reclamos mutuos equivalente a 849,16 millones de pesos que surge de descontar del canon devengado según contrato por 1.263,4 millones de pesos, los pagos efectuados por el concesionario de 438, 6 millones de pesos. El sistema de cobro acordado en la renegociación se hace sobre la base del 7 % del flujo de ingresos aeronáuticos por el 22,96 % de la deuda con un monto equivalente a 195 millones de pesos, sobre la base de 496,16 millones de pesos en acciones preferidas –58,43 % de la deuda-, y 158 millones de pesos con obligaciones negociables convertibles en acciones. Las acciones con rescate para 2019 por 655 millones de pesos destinados a más inversiones y las ONC hasta el año 2013 con un monto de endeudamiento autorizado en el período 2006-2010 para el rescate anticipado. Paralelamente, el nuevo contrato estipula que el concesionario deberá afectar mensualmente y de manera específica el 15 % de los ingresos totales –aeronáuticos y no aeronáuticos- de la concesión como porcentaje adicional a la inversión directa comprometida. La distribución del 15 % incluye el financiamiento del 30 % al ANSES en el marco del cumplimiento de la Ley nacional N° 23.696 y el 11,25 % del total para la realización de obras del sistema nacional de aeropuertos. El acuerdo no contempla introducir modificaciones en el cuadro tarifario vigente.
3. Promueve un flujo de inversiones equivalentes a dos mil doscientos millones de pesos (\$ 2.200 millones) hasta el año 2028 como base, logrando una masa de inversión equivalente a mil millones de pesos (\$ 1.000 millones) en los próximos cinco años mediante la ejecución de obras con sentido federal. La incorporación del aeropuerto de Jujuy, la ratificación del actual emplazamiento del aeroparque Jorge Newbery con un programa de inversiones por aproximadamente cuatrocientos millones de pesos (\$ 400 millones) que incluye ciento cuarenta mil (140.000) metros cuadrados de inversión en catorce (14) mangas con una extensión de la pista hasta 2.500 metros. Las refacciones y modernización del aeropuerto



Honorable Congreso de la Nación
Comisión Bicameral de Seguimiento de las
Facultades Delegadas al Poder Ejecutivo Nacional
Ley 25.561

de Ezeiza conjuntamente con los aeropuertos del interior del país constituyen acciones específicas destinadas a resolver los problemas derivados del crecimiento de la demanda. Los planes de obras son revisables quinquenalmente, se actualizan año por año y se ajustan a las necesidades reales con flexibilidad y movilidad para satisfacer la demanda y los estándares de calidad y de seguridad. El plan de inversiones permitirá la categorización del Grupo A del sistema nacional de aeropuertos conforme a las normas OACI.

4. El acuerdo propuesto contempla las observaciones formuladas en la audiencia pública respecto a la ejecución de obras para habilitación de rampas y obras destinadas a beneficiar a personas discapacitadas, el perfeccionamiento del sistema de participación de los usuarios y la reducción de los costos de las tasas aeroportuarias en caso que el tráfico de pasajeros internacionales supere las previsiones tenidas en la proyección financiera de ingresos y egresos, en las revisiones ordinarias anuales se dispondrán disminuciones con vigencia anual en las tasas a abonar por los operadores aéreos en vuelos internacionales hasta alcanzar un descuento máximo del orden del 30 % en relación a los valores actualmente vigentes.

Se considera que el proceso de renegociación cumplido por la UNIREN, conforme a lo ordenado por el PODER EJECUTIVO, ha contemplado: a) lo dispuesto por los artículos 8º, 9º y 10º de la Ley N° 25.561; b) las estipulaciones contenidas en el CONTRATO DE CONCESION; c) los antecedentes y proyecciones del servicio de la concesión conforme a los informes y análisis acumulados en las actuaciones administrativas; y, d) las condiciones vinculadas a la realidad económica y social de nuestro país.

Se considera que los términos y condiciones contenidos en la propuesta del Acta Acuerdo sometida al juicio de esta Comisión, refleja un balance de los distintos intereses involucrados, considera a los usuarios actuales y futuros, y atiende la perspectiva del Estado Nacional, como Poder Concedente, en cuyo carácter resulta ser el garante de la prestación eficiente y accesible de los Servicios Públicos.

La aprobación del Acuerdo resulta conveniente porque permite regularizar la situación de conflictividad actual del Contrato de Concesión que pone en riesgo la prestación de un servicio público que tiene una alta importancia económica.



**Honorable Congreso de la Nación
Comisión Bicameral de Seguimiento de las
Facultades Delegadas al Poder Ejecutivo Nacional
Ley 25.561**

Asimismo cabe señalar que el Acta Acuerdo contempla las salvaguardas y garantías frente a las posibles acciones administrativas, judiciales o arbitrales y sus consecuencias, que pudieran afectar al servicio prestado, a los Usuarios o al Concedente.

5 - CUMPLIMIENTO DE LOS PARÁMETROS DEL ARTÍCULO 9º DE LA LEY 25561:

5.1.- EL IMPACTO DE LAS TARIFAS EN LA COMPETITIVIDAD DE LA ECONOMIA Y EN LA DISTRIBUCION DE LOS INGRESOS:

La Propuesta de Acuerdo asume un criterio coherente que amalgama la política del Estado en materia de competitividad y distribución de ingresos con la política mundial en materia de tasas aeronáuticas.

Por un lado, no hay incrementos tarifarios en vuelos internacionales manteniéndose los valores originalmente previstos en 1998 y se mantiene la moneda internacional de referencia (dólar) propia de la industria (se aplica para la fijación de las tarifas de los pasajes y los fletes) y la tradición política y legislativa de la Argentina (Ley 20.393; Decreto 1674/72).

Por otro lado, se pesifica el sistema de cabotaje, de forma tal que los ingresos del sistema de transporte aéreo internacional derrame al sistema de cabotaje - duramente castigado por la emergencia, carente de oferta y competencia suficiente- buscando garantizar, como política de Estado, la conectividad entre las distintas ciudades y regiones del país.

Ello implica mantener el mismo cuadro tarifario vigente desde 1998. La tasa de embarque del pasajero de cabotaje por un monto equivalente a cinco pesos (\$ 5) y a dieciocho dólares (U\$S 18) la tasa de embarque internacional.

Un análisis comparativo de las tarifas internacionales -Costa Rica cobra cuarenta y dos dólares (U\$S 42), Brasil: treinta y seis dólares (U\$S 36); Perú: veintiocho dólares (U\$S 28) y Colombia: treinta dólares (U\$S 30)- permite concluir que en nuestro país se observa uno de los registros más bajos.

Respecto a las tasas de cabotaje, en Argentina se ubica en los cinco pesos (\$5), no llega a dos dólares (U\$S 2); en Brasil se sitúa en siete dólares (U\$S 7) aproximadamente y en Perú en cinco dólares (U\$S 5). Los valores de Paraguay y Uruguay son similares al de nuestro país.



**Honorable Congreso de la Nación
Comisión Bicameral de Seguimiento de las
Facultades Delegadas al Poder Ejecutivo Nacional
Ley 25.561**

El mismo sistema de pesificación de cabotaje y dolarización de los vuelos internacionales se mantiene para las tasas que deben abonar los operadores aéreos. El sistema de gestión en red o subsidio cruzado de la infraestructura es la única viable para un país con la extensión territorial de la Argentina.

Los valores fijados en el cuadro tarifario de 1998 no se modifican. Se mantienen los mismos valores nominales.

La decisión del Estado Nacional en materia de cargos aeroportuarios y de financiación de los costos aeroportuarios es tomada en el marco del régimen jurídico de la OACI que reconoce ante todo la soberanía de los Estados Contratantes del Convenio de Chicago así como las circunstancias particulares de cada uno de ellos. A partir de esa premisa el Estado Argentino entiende cual es la mejor manera para la sustentabilidad del servicio aeroportuario y lo presta sin discriminar, asegurando un trato igualitario en el uso de los aeropuertos del país.

El cuadro tarifario también es fijado entendiendo que el transporte aéreo y el servicio aeroportuario constituyen una industria distinta a los servicios esenciales y básicos e incluso, al servicio de transporte marítimo o fluvial en la medida que responden a estructura, realidades y necesidades completamente diferentes.

No resultan de utilidad las comparaciones con distintos aeropuertos del mundo cuyas estructuras tarifarias son definidas según diferentes volúmenes de tráfico de cada aeropuerto, diferentes modalidades operativas (sistema aeroportuario o aeropuerto único), diferentes roles del aeropuerto en las economías, diferentes políticas de estado, etc.

Las tasas que abonan los operadores aéreos incluyen los siguientes servicios: a) aterrizaje, b) estacionamiento de la aeronave y c) pasarela telescópica.

Esta política de pesificación de cabotaje y dolarización internacional de las tasas aeronáuticas ha sido fijada en el marco de las leyes 25.561, 13.041 y 20.393 y continuada por los decretos 577/02 y 1910/02. A su vez estos decretos han sido ratificados por las Leyes de presupuesto N° 25.725, N° 25.827 y N° 25.967, para los ejercicios presupuestario 2003, 2004 y 2005 respectivamente.

Por lo tanto, la Propuesta de Acuerdo mantiene las tarifas vigentes, no las aumenta y establece una cláusula específica tendiente a disminuir el costo de los servicios a las líneas de aeronavegación en tanto y en cuanto se superen las previsiones del 3,5 % de crecimiento anual con rebajas de hasta el 30 % de las mismas en revisiones anuales. Estos reclamos fueron oportunamente realizados por representantes de las aerolíneas agrupadas en IATA y JURCA.



**Honorable Congreso de la Nación
Comisión Bicameral de Seguimiento de las
Facultades Delegadas al Poder Ejecutivo Nacional
Ley 25.561**

La incorporación de esta cláusula con revisión anual implica una perspectiva de reducción de costos para los operadores aéreos y mayor competitividad en la industria aeronáutica en virtud de la disminución del costo de los pasajes aéreos – en especial por la baja del insumo combustible- y mayor potencialidad en el desarrollo del turismo por mejor infraestructura aeroportuaria. El costo de las tasas no implica efecto alguno en la distribución del ingreso, pues es imposible de demostrar la existencia de una correlación directa en tal sentido. No obstante lo cual, merece destacarse que de cada un millón de pasajeros, se generan estimativamente cinco mil (5.000) empleos con su consiguiente impacto en el empleo y la tasa de salario.

5.2.- LA CALIDAD DE LOS SERVICIOS Y LOS PLANES DE INVERSION:

El plan de inversiones alcanza la suma de dos mil doscientos millones de pesos (\$ 2.200 millones) para el período 2006-2028, con un cronograma federal y anticipado de mil millones (\$ 1.000 millones) para el período 2007-2010 arrancando el primer año con ciento setenta millones de pesos (\$170 millones) para luego ascender abruptamente hasta cumplir la meta. Este programa de inversiones incluye 140.000 metros cuadrados de inversión en 14 mangas para aeroparque Jorge Newbery con una extensión de la pista hasta 2500 metros, el cambio de la torre de control, el mejoramiento de la circulación periférica de acceso y de mantenimiento en un plazo de 36 meses para garantizar la prestación de servicios de 8 millones de pasajeros, es decir de un aumento considerable respecto a los 5 millones de pasajeros actualmente existentes. Ezeiza, prevé inversiones de hasta cuatrocientos millones de dólares (US\$ 400 millones) mediante asignaciones específicas para la transformación estructural del sistema y el resto de las inversiones se localizan en los aeropuertos restantes, muchos de los cuales han tenido inversiones en el período 1998-2005.

En los 33 aeropuertos del país se prevén inversiones para dotar de mayor y mejor confort y asistencia al pasajero.

Respecto al incumplimiento del programa de inversiones, las inversiones faltantes alcanzan a quinientos veintiséis millones de pesos (\$ 526 millones) y que de acuerdo al cronograma reformulado para el 2015 prácticamente se cumpliría la curva de inversiones prevista.

La calidad del servicio ha sido evaluada por el Ente Regulador (ORSNA), quien a través de una encuesta realizada en el año 2004 puede advertir el grado de satisfacción de los pasajeros y de las líneas aéreas. En este sentido, el 56,8 % de los operadores aéreos han manifestado bastante o total satisfacción mientras que el 74,9 % de los pasajeros se han manifestado en el mismo sentido.



**Honorable Congreso de la Nación
Comisión Bicameral de Seguimiento de las
Facultades Delegadas al Poder Ejecutivo Nacional
Ley 25.561**

El Contrato de Concesión original no preveía un seguimiento de los flujos de fondos de la Concesionaria, ni las condiciones de endeudamiento, de gestión de la seguridad, administración de los espacios concesionados, cronograma de inversiones gestión medioambiental ni otros aspectos económico-financieros mínimos que garantizan la sustentabilidad de la prestación de los servicios aeroportuarios en el largo plazo.

La calidad y seguridad de los servicios aeroportuarios, conjuntamente con la seguridad de las personas y bienes son esenciales para todo país y el presente Acuerdo garantiza un flujo permanente de ingresos destinados a inversiones a lo largo de toda la concesión, además de un cronograma concreto de inversiones, organizado en planes quinquenales, auditados y renovados anualmente, imponiendo obligaciones específicas en cantidad y tiempo, cuando anteriormente eran genéricas. Estos planes llevarán inexorablemente a la mejora de la calidad del servicio.

La Propuesta de Acuerdo establece mecanismos de control directo e indirecto que se le otorgan al ORSNA, como las limitaciones en materia de endeudamiento, permitirán no solo pautar y controlar desde el ámbito administrativo, sino una efectiva mejora en la calidad y seguridad de los servicios prestados, que además de atender los flujos actuales puedan atender demandas agregadas, no solo respecto de los servicios a personas sino también a bienes.

Asimismo cabe resaltar que el Acuerdo incluye la gestión medioambiental, pólizas mínimas y que en general la actividad se rige por normas y modalidades, pautadas y aceptadas internacionalmente, que en estos últimos años han sido objeto de importantes regulaciones debido a cuestiones políticas que exceden la realidad nacional.

Respecto de las inversiones, es del caso resaltar que el hecho que dentro del Grupo "A" del Sistema Nacional de Aeropuertos los ingresos del Concesionario en aeroestaciones de altos ingresos, permiten inversiones y mejoramiento de la calidad y seguridad de los servicios en otros puntos del país, teniendo este aspecto un carácter redistributivo.

Las inversiones que son afrontadas inexcusablemente por el Concesionario son atendidas parcialmente con ingresos de actividades no reguladas, lo que en definitiva redunda en la calidad de los servicios prestados, todo ello debidamente auditado y pautado por la contabilidad regulatoria que se incorpora como herramienta de fiscalización por parte del ORSNA.



**Honorable Congreso de la Nación
Comisión Bicameral de Seguimiento de las
Facultades Delegadas al Poder Ejecutivo Nacional
Ley 25.561**

Por lo demás, el sistema de gestión de calidad a través del reconocimiento de reglamentación del servicio médico, de establecimiento del slots, desarrollo de un Plan Maestro para cada aeropuerto u otras acciones que hacen a la función de coordinación de las operaciones constituyen un mejoramiento de las condiciones contractuales originales.

5.3- LA RENTABILIDAD DE LAS EMPRESAS:

La TIR de la inversión era en el contrato original era equivalente entre 18/21 % en dólares y el presente contrato indica una TIR de 16,4 % en pesos. Las estimaciones de pasajeros programadas en el proyecto inicial eran equivalentes a 25 millones de pasajeros para el año 2006. Hoy existen 18 millones de pasajeros en el escenario real. Pero es necesario recordar que el inicio de la ejecución del presente contrato se inscribe en un escenario de caída del tráfico mundial de pasajeros agravado por el trágico hecho ocurrido el 11 de septiembre del 2001, la quiebra de compañías aéreas, el incremento del costo de los seguros, el aumento del precio del petróleo y su incidencia en el suministro del JP1 con la estructura de costos de la aeronave y, lo más importante, la recesión económica argentina que es la más grave de la historia con una caída equivalente a 20,9 % del PIB hasta el primer semestre del 2002. El número de pasajeros cae más del 50% en este año perjudicándose de un modo sustancial los vuelos de cabotaje por la combinación del incremento del costo de leasing de los aviones, la variación del tipo de cambio, la tasa de desocupación y la reducción abrupta de la demanda.

5.4.- EL INTERES DE LOS USUARIOS Y LA ACCESIBILIDAD DE LOS SERVICIOS:

La explotación de los 32 aeropuertos, que serán 33 con la incorporación del aeropuerto de Jujuy implica continuar con el modelo "gestión en red" o subsidio cruzado de la infraestructura en donde Aeroparque y Ezeiza deben subsidiar al resto. Precisamente, esta ha sido la característica del modelo de gestión a los efectos de garantizar seguridad aérea, adecuados sistemas de mantenimiento de pistas y torres de control e inversiones con sentido federal para garantizar el adecuado funcionamiento de los distintos aeropuertos del país. La visión federal, la participación del Estado en la regulación y el control del estado en sentido estricto y la protección de los usuarios han sido las condiciones esenciales para el desarrollo de la Propuesta de Acuerdo entre las partes.



**Honorable Congreso de la Nación
Comisión Bicameral de Seguimiento de las
Facultades Delegadas al Poder Ejecutivo Nacional
Ley 25.561**

La seguridad de los sistemas aeroportuarios está directamente vinculada a las inversiones tecnológicas, condiciones de mantenimiento y operación cotidiana de la infraestructura aeroportuaria. La realidad política internacional y el crecimiento exponencial que tiene la demanda de servicios aeroportuarios en el país, hacen que sólo mediante un estricto control de inversiones y seguimiento de las condiciones técnico- operativas de los aeropuertos se pueda cumplimentar con las exigencias internacionales en materia de seguridad.

La Propuesta de Acuerdo avanza respecto del contrato original en dividir la actividad política, de la de regulación y fiscalización, permitiendo la reglamentación, transparencia y calidad de gestión en el tiempo, y, consecuentemente, habilitando la posibilidad de una gestión eficaz y eficiente de la seguridad operativa, de personas y bienes e incluso del medio ambiente.

En este aspecto, cabe desatacar que Acuerdos interjurisdiccionales como el que se logró con la Ciudad Autónoma de Buenos Aires respecto del Aeroparque Jorge Newbery permiten la gestión de la seguridad operativa conjuntamente y la atención de los intereses del usuario.

5.5- LA SEGURIDAD DE LOS SISTEMAS COMPROMETIDOS:

La política aeroportuaria implementada por el Estado Nacional consiste en fomentar la conectividad del país en el espacio aéreo. Para ello, ha dictado normas tendientes a reducir el costo de combustible de los aviones que hoy poseen una incidencia de más del 50 % en la estructura de costos de explotación de una aeronave, ha promovido la radarización del espacio aéreo con el objeto de garantizar la seguridad del tráfico a través de una fuerte cooperación con el INVAP y paralelamente, ha promovido una nueva organización del sistema de seguridad en las terminales aeroportuarias mediante la creación de la Policía de Seguridad Aeroportuaria (PSA) y seguramente seguirá avanzando con la creación de una agencia especializada en la regulación de la aviación civil a los efectos de cumplir adecuadamente con los estándares internacionales exigibles en la materia.

La reformulación del contrato, las nuevas inversiones y la incorporación de tecnología de punta en el sistema de control permitirá afianzar la seguridad integral del transporte aerocomercial como medio para posibilitar una genuina estrategia de penetración en el mercado mundial.



Honorable Congreso de la Nación
Comisión Bicameral de Seguimiento de las
Facultades Delegadas al Poder Ejecutivo Nacional
Ley 25.561

Tal como quedara sentado en el Expediente N° -OV-06, el Senador Dr. Marcelo López Arias entiende que no corresponde a esta Comisión Bicameral el análisis de las situaciones contractuales planteadas de modo previo a la declaración de la emergencia establecida por la ley nacional 25.561, ni las cuestiones económicas suscitadas en ese período o las que se puedan plantear a futuro, toda vez que el Poder Ejecutivo Nacional, detenta plenamente las facultades que le son propias en virtud del inciso 1) del Artículo 99 de la Constitución Nacional. Asimismo el Legislador sostiene que no corresponde el análisis de las normas dictadas por el PEN en virtud del inciso 3) del Artículo 99 de la Carta Magna, aun cuando ellas se hayan dictado en el periodo de la vigencia de la Ley 25.561 y modificatorias, como así también que corresponde dejar sentado que las disposiciones emanadas de la Propuesta de Acta Acuerdo bajo análisis no significan de ningún modo la limitación del Poder de Policía, fiscalización del Ente de Contralor respecto de las obligaciones de la concesionaria.

Por todo lo antes expuesto, habiendo dado cumplimiento a la intervención prevista en artículo 20 de la ley 25.561 y en el artículo 4º de la ley 25.790, de la Comisión Bicameral de Seguimiento de las Facultades Delegadas al PEN, se aconseja la aprobación del presente dictamen.