

ORG. REG. DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS

2022-09-27

ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS

Resolución 78/2022

RESFC-2022-78-APN-ORSNA#MTR

Ciudad de Buenos Aires, 22/09/2022

VISTO el EX-2022-70000108-APN-USG#ORSNA, el Decreto N° 375 del 24 de abril de 1997, el Decreto N° 500 del 2 de junio de 1997, ambos ratificados por el Decreto de Necesidad y Urgencia N° 842 del 27 de agosto de 1997, el Decreto N° 163 del 11 de febrero de 1998, el Decreto N° 1.799 del 4 de diciembre de 2007 y el Decreto DCTO-2020-1009-APN-PTE del 16 de diciembre de 2020, y

CONSIDERANDO:

Que en el Expediente que se menciona en el Visto tramitan las presentaciones efectuada por la empresa Concesionaria AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 SOCIEDAD ANÓNIMA, a través de sus notas AA2000-COM-1076/22 y AA2000-OPER-1277/22, mediante las cuales adjuntó una propuesta de revisión tarifaria correspondiente a la aviación general a ser aplicada en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de SAN FERNANDO, PROVINCIA DE BUENOS AIRES y en el Aeroparque Internacional “JORGE NEWBERY” de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, destacando que la realidad operativa, económica y comercial de dichos Aeropuertos y de sus usuarios ha variado sustancialmente desde el inicio de la Concesión.

Que en tal sentido, el Concesionario destacó que ha habido una evolución cualitativa y cuantitativa que se ha llevado a cabo en los aeropuertos mencionados lo cual tornarían irrazonables los valores vigentes; entendiendo que no modificarlos vuelve inequitativo el mecanismo de “subsidios cruzados” en sí mismo.

Que en su diagnóstico la empresa Concesionaria destacó la situación deficitaria del Aeropuerto de SAN FERNANDO, junto con la estructura particular de ingresos, según la cual los ingresos comerciales superan a los aeronáuticos ampliamente, a diferencia de lo que ocurre con otros aeropuertos del grupo.

Que sobre el particular se debe considerar que el ESTADO NACIONAL ha otorgado en Concesión el Grupo “A” de Aeropuertos para la explotación, administración y funcionamiento a la empresa AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 SOCIEDAD ANÓNIMA, manteniendo el ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA) su carácter de regulador del servicio público aeroportuario.

Que el Artículo 14 inciso b) del Decreto N° 375 del 24 de abril de 1997 señala que es función del Organismo Regulador asegurar que las tarifas que se apliquen por servicios aeroportuarios prestados sean justas, razonables y competitivas.

Que el mismo Decreto en su Artículo 17.7 otorgó al ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA) la competencia para: “Establecer las bases y criterios para el cálculo de las tasas y aprobar los correspondientes cuadros tarifarios para lo cual tomará las medidas necesarias a fin de determinar las metodologías de asignación de costos e ingresos que permitan evaluar la razonabilidad de las tarifas a aplicar”.

Que cabe mencionar que los mecanismos regulatorios establecidos por el Contrato de Concesión suscrito entre el ESTADO NACIONAL y la empresa AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 SOCIEDAD ANÓNIMA, aprobado por el Decreto N° 163 del 11 de febrero de 1998, se sustenta en el principio de poseer una única fuente de recursos.

Que dicho principio tiene su fundamento en que, considerados individualmente, y dada la naturaleza geográfica y demográfica de nuestro país, muchos de los aeropuertos no pueden autofinanciarse y no son rentables, debido al escaso volumen de movimientos que procesan.

Que, asimismo, el principio expuesto se mantuvo inalterable en la renegociación contractual reflejada en el Acta de Renegociación Contractual ratificada por Decreto 1799 del 4 de diciembre de 2007; y se constituye en uno de los pilares fundamentales del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA), considerándose una política de Estado en el sentido de dotar a todos los Aeropuertos de los requerimientos de infraestructura y seguridad requeridos por las normas internacionales.

Que, en tal sentido, cabe recordar que la configuración del Contrato de Concesión para la explotación, administración y funcionamiento del

Grupo “A” del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA) respondió a un doble sistema de subsidios cruzados orientado a permitir que mediante la explotación de aeropuertos superavitarios dentro del Grupo “A” de aeropuertos del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA) como el Aeroparque Internacional “JORGE NEWBERY” de la CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES y el Aeropuerto Internacional “MINISTRO PISTARINI” de la Localidad de EZEIZA, PROVINCIA DE BUENOS AIRES recauden ingresos suficientes para solventar la administración de aeropuertos deficitarios de la Concesión.

Que, en efecto, este sistema de subsidios es doble porque, en primer lugar, los aeropuertos que conforman el “Grupo A” son los más rentables del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA) y subsidian a los Aeropuertos no concesionados del mismo Sistema.

Que la aplicación de dicho sistema de subsidios cruzados responde no solo a una cuestión de equidad sino de preservación del federalismo que persigue la política nacional aeroportuaria trazada al impulsar el proceso de Concesión de los Aeropuertos del Grupo “A” y la conformación del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA).

Que, en ese orden, a los efectos de superar esa coyuntura, el PODER EJECUTIVO NACIONAL emprendió el desafío de llevar adelante una profunda reforma de la Política Aeronáutica con la creación del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA) y la concurrencia del sector privado en la explotación de un grupo de aeropuertos del mismo.

Que la finalidad de dicho acto, fue adecuar las terminales aéreas a las prescripciones de los Anexos del convenio de la ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI) y diversos tratados internacionales, previendo inversiones para efectuar las ampliaciones y/o modificaciones que hubieren de surgir en un futuro.

Que, asimismo, a través de la afectación de un porcentaje de los ingresos totales de la Concesión del Grupo “A” de Aeropuertos al FIDEICOMISO DE FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS -mecanismo incorporado por el Decreto N° 1799/07, se recaudan fondos para financiar las obras de infraestructura y mejoramiento de servicios aeroportuarios de la totalidad de los aeropuertos del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA), principalmente de aquellos que no han sido objetos de concesión.

Que, precisamente, uno de los fundamentos para la conformación del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA) fue el establecimiento del referido mecanismo de subsidios cruzados, donde los aeropuertos más rentables en lo que a tránsito y tráfico se refiere contribuyan con los no rentables, económicamente, a efectos de que en todos ellos puedan ejecutarse obras de infraestructura.

Que es necesario mencionar que el Contrato de Concesión aprobado por el Decreto N° 163/98 incorporó pautas claras sobre el alcance de las

facultades del ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA) respecto al establecimiento de tarifas y las correlativas obligaciones del Concesionario.

Que, siguiendo dichos lineamientos, el Párrafo Cuarto del Numeral 16 del citado Contrato dispuso que: “Durante el término de la concesión regirá el Régimen Tarifario que figura en el Anexo I del presente Contrato, o el que en el futuro apruebe el ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA)”.

Que el marco normativo ha otorgado la facultad al ORSNA de modificar el Cuadro Tarifario del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA) en cualquier momento durante la concesión, analizando en cada oportunidad que se cumpla con el debido resguardo de los intereses involucrados.

Que, posteriormente, y en el marco del proceso de renegociación impulsado por el ESTADO NACIONAL, se estableció un nuevo modelo de gestión regulatorio incorporando, con respecto al contrato de Concesión original, nuevas funciones regulatorias para el Organismo Regulador, innovando en la implementación de instrumentos regulatorios específicos, manteniéndose los principios y bases expresados en los párrafos precedentes.

Que dentro del marco normativo invocado y, a raíz de las presentaciones realizadas por AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 SOCIEDAD ANÓNIMA han tomado intervención las áreas técnicas del Organismo Regulador confeccionando los Informes correspondientes en las materias de sus respectivas competencias.

Que el análisis realizado por las áreas con competencia técnica del ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA) ha sido realizado con el propósito de evaluar la razonabilidad de la propuesta formulada por el Concesionario y brindar alternativas que redunden en un beneficio de los usuarios aeroportuarios, teniendo en cuenta para ello los principios y objetivos del Organismo Regulador, conforme lo dispone el Artículo 14 del Decreto N° 375/97, en el entendimiento de que la propuesta formulada por el Concesionario no puede analizarse solo por la mera conveniencia del negocio de éste, sino que cualquiera sea la medida que se implemente y se promueva desde el Organismo debe seguir dichos lineamientos como principios generales.

Que, según las áreas técnicas del ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA) expresaron respecto de la situación del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de SAN FERNANDO, PROVINCIA DE BUENOS AIRES que el mismo presenta particularidades que lo distinguen del resto de los aeropuertos que integran la Concesión del Grupo “A” de aeropuertos del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA); ello en atención a la incidencia que la aviación general y comercial de bajo porte tiene en ese

Aeropuerto, y en el hecho de que dicha aeroestación ha captado históricamente entre el CUARENTA Y TRES POR CIENTO (43 %) y el CUARENTA Y OCHO POR CIENTO (48 %) de las operaciones en el Grupo “A” de aeropuertos del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS de las aeronaves de hasta CINCO (5) toneladas.

Que este perfil del usuario de Aeropuerto Internacional de la Ciudad de SAN FERNANDO, PROVINCIA DE BUENOS AIRES se imprime en definitiva en la estructura de ingresos del aeropuerto, y en este sentido los ingresos por Tasa de Uso de Aeroestación representan en dicho lugar una proporción sustancialmente menor que en otros aeropuertos, mientras que la mayor parte de los ingresos regulados se concentran en las tarifas que deben ser abonadas por las distintas aeronaves que operan allí.

Que las áreas técnicas del Organismo Regulador han advertido que la relación de los ingresos y los costos operativos, durante los últimos años del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de SAN FERNANDO, PROVINCIA DE BUENOS AIRES, mantuvieron una persistente operación deficitaria en términos económicos y financieros.

Que, asimismo, han expresado que observaron desequilibrios producto de la insuficiencia de ingresos por servicios regulados, esto es atribuible como consecuencia de que el Cuadro Tarifario aplicable no refleja la realidad operativa ni el costo de la prestación de los servicios del Aeropuerto.

Que en el sentido indicado, se observa que actualmente el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de SAN FERNANDO, PROVINCIA DE BUENOS AIRES comparte el mismo Cuadro Tarifario que el resto de los aeropuertos integrantes del Grupo “A”; no obstante ello, teniendo en consideración los principios que rigen la operación del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA), el sistema de subsidios cruzados y la necesidad de redistribuir ingresos entre aeropuertos/usuarios a través de las tarifas, se ha tenido especialmente en cuenta que la situación del mencionado aeropuerto se muestra contraria a los objetivos planteados.

Que en ese sentido se trata de evitar que las actividades llevadas a cabo por un segmento de la aviación repercutan sobre los usuarios de los servicios de transporte aéreo de pasajeros, principales aportantes al Sistema Nacional de Aeropuertos (SNA).

Que han advertido las Áreas Técnicas que tanto los pasajeros de cabotaje que pagan PESOS SEISCIENTOS CATORCE (\$ 614) en concepto de Tasa de Uso de Aeroestación de Cabotaje, como los pasajeros internacionales que pagan DÓLARES ESTADOUNIDENSES (US\$ 57) en concepto de Tasa de Uso de Aeroestación Internacional, se encuentran subsidiando a las aeronaves de aviación general que utilizan el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de SAN FERNANDO, PROVINCIA DE BUENOS AIRES o el Aeropuerto Internacional “Jorge NEWBERY” de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES.

Que el ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA) cuenta con las herramientas suficientes para hacer consistentes las tarifas aeroportuarias de los servicios con los principios y paradigmas tarifarios, cumpliendo con los criterios de transparencia y sustentabilidad; así como adoptar criterios para el re-direccionamiento de inversiones y financiamiento, la estructura tarifaria y los sistemas de subsidios cruzados entre las distintas prestaciones, pudiendo realizar para ello un ajuste sobre las tasas de aterrizaje y estacionamiento que son convenientes con el fin de alcanzar el autofinanciamiento operativo.

Que, por dicho motivo, corresponde impulsar medidas que permitan al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de SAN FERNANDO, PROVINCIA DE BUENOS AIRES financiar su propio desarrollo y funcionamiento, limitando el peso de su operatoria sobre el resto de los usuarios del Grupo, contribuyendo de esta manera, a mantener la equidad que se propone.

Que, a los efectos de la presente Reglamentación se ha identificado como sujeto del pago de las nuevas tarifas aeroportuarias en análisis a la Aviación General (regidas por la RAAC 91) y Aviación Comercial no regular de hasta TREINTA (30) plazas (de acuerdo a lo establecido para taxi aéreo en la RAAC 119).

Que como corolario de lo expuesto, se entiende oportuno brindar al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de SAN FERNANDO, PROVINCIA DE BUENOS AIRES un cambio en su categoría tarifaria, llevando a la Categoría I, lo cual impactará sobre las Tasas de Uso de Aeroestación a percibir en dicho aeropuerto.

Que todas estas modificaciones darán lugar a una masa de ingresos anuales que serán volcadas a las obras y mejoras de infraestructura necesarias en el referido aeropuerto.

Que a los fines de controlar que los nuevos recursos sean canalizados de maneras que redunden en beneficio de toda la comunidad aeroportuaria con base en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad DE SAN FERNANDO, PROVINCIA DE BUENOS AIRES, es necesario definir y detallar conjuntamente con el Concesionario un plan de obras de cumplimiento obligatorio y exigible por el Organismo Regulador a financiar con los mayores ingresos que se derivan de las incrementos tarifarios.

Que para ello se considera pertinente la creación de un Programa de Inversiones y Mejoramiento Aeroportuario (PIMA – San Fernando) donde se identifiquen las obras específicas a ser ejecutadas por el Concesionario AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 SOCIEDAD ANÓNIMA en el aeropuerto mencionado.

Que, por otra parte, considerando las condiciones operativas de Aeroparque Internacional “JORGE NEWBERY” de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, resulta procedente extender los valores que se definan para el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de SAN FERNANDO, PROVINCIA DE BUENOS AIRES al Aeroparque Internacional “JORGE NEWBERY” de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES previendo de esta manera un posible éxodo por parte de los usuarios ante la modificación del cuadro tarifario del primero que los mueva a trasladar sus operaciones a éste último.

Que de esta manera se produciría un efecto no deseado, toda vez que en atención de la situación del Aeroparque Internacional “JORGE NEWBERY” de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES y el rol que se le intenta otorgar dentro del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA), no resulta conveniente la admisión de nuevos usuarios de la aviación civil en dicho aeropuerto.

Que la GERENCIA DE PLANIFICACIÓN AEROPORTUARIA, la GERENCIA DE OPERACIONES Y EXPERIENCIA DEL USUARIO, la GERENCIA DE REGULACIÓN ECONÓMICA Y FINANCIERA y la GERENCIA DE ASUNTOS JURÍDICOS han tomado la debida intervención.

Que el ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA) es competente para el dictado de la presente medida, conforme lo dispone el Artículo 3º de la Ley Nacional de Procedimientos Administrativos Nº 19.549, lo dispuesto por el Decreto Nº 375/97 y demás normativa citada precedentemente.

Que en Reunión Abierta de Directorio de fecha 21 de septiembre de 2022 se ha considerado el asunto facultándose a los suscriptos a dictar la presente medida.

Por ello,

EL DIRECTORIO DEL ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS

RESUELVE:

ARTÍCULO 1º.- Crear el Programa de Inversiones y Mejoramiento Aeroportuario (PIMA – San Fernando) correspondiente al Aeropuerto de San Fernando a ser financiado con los ingresos que se generan en el mismo Aeropuerto, resultando dicho Plan de cumplimiento obligatorio y exigible por el ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA).

ARTÍCULO 2°.- Requerir a AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 SOCIEDAD ANÓNIMA que en el plazo de TREINTA (30) días realice la correspondiente presentación la cual deberá ser analizada y validada por el Organismo Regulador.

ARTÍCULO 3°.- Definir para el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de SAN FERNANDO, PROVINCIA DE BUENOS AIRES, la Categoría Tarifaria I.

ARTÍCULO 4°.- Aprobar el Cuadro Tarifario contenido en el IF-2022-90122635-APN-GREYF#ORSNA de aplicación en el Aeropuerto Internacional de SAN FERNANDO y para las operaciones de la aviación general y comercial no regular de bajo porte en el Aeroparque Internacional “JORGE NEWBERY”, el cual entrara en vigencia a los TREINTA (30) días luego de su publicación.

ARTÍCULO 5°.- Requerir a la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC) la publicación ante quienes corresponda de lo dispuesto en la presente medida, así como las acciones necesarias para su efectivo cumplimiento.

ARTÍCULO 6°.- Notifíquese a Concesionario AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 SOCIEDAD ANÓNIMA, publíquese, dese a la DIRECCIÓN NACIONAL DEL REGISTRO OFICIAL y cumplido, archívese.

Carlos Pedro Mario Aníbal Lugones Aignasse - Fernando José Muriel

NOTA: El/los Anexo/s que integra/n este(a) Resolución se publican en la edición web del BORA -www.boletinoficial.gob.ar-

e. 27/09/2022 N° 76743/22 v. 27/09/2022

(Nota Infoleg: Los anexos referenciados en la presente norma han sido extraídos de la edición web de Boletín Oficial)

CUADRO TARIFARIO SAN FERNANDO Y AEROPARQUE – AVIACIÓN GENERAL Y COMERCIAL NO REGULAR DE BAJO PORTE ¹

M.T.O.W.	Aterrizaje		Estacionamiento	
	Internacional (US\$)	Cabotaje(AR\$)	Internacional (US\$)	Cabotaje(AR\$)
0 - 2 ton	17,6	680	2,3	224
2 -5 ton	20,5	793	2,7	261
5 - 12 ton	29,3	850	3,8	373
12 - 30 ton.	30,8	893	4,0	392
31 - 80 ton.	33,8	962	4,4	431
81 - 170 ton.	33,8	962	4,4	431
> 170 ton.	33,8	962	4,4	431
Tasa mínima	17,6	680	2,3	224
Sobretasa por operación fuera horario normal	352,0	10.200	-	-
Sobretasa por balizamiento nocturno	30%	30%	-	-

¹ Aviación General (regidas por la RAAC 91) y Aviación Comercial no regular de hasta 19 plazas o 30 plazas (regida por RAAC 135 y lo establecido para taxi aéreo en la RAAC 119)

IF-2022-90122635-APN-GREYF#ORSNA



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
Las Malvinas son argentinas

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número: IF-2022-90122635-APN-GREYF#ORSNA

CIUDAD DE BUENOS AIRES

Lunes 29 de Agosto de 2022

Referencia: CUADRO TARIFARIO SAN FERNANDO

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 1 pagina/s.

Digitally signed by Gestion Documental Electronica
Date: 2022.08.29 08:54:44 -03:00

Cecilia Castets
Jefa de Departamento
Gerencia de Regulación Económica y Financiera
Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos