



Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

**INFORME FINAL DE LA SECRETARIA EJECUTIVA DE LA UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS DE LA AUDIENCIA PUBLICA PARA CONSIDERAR LA CARTA DE ENTENDIMIENTO SUSCRITA POR LA UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS CON LA EMPRESA AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A.**

27 de OCTUBRE de 2006

**Localidad de CARLOS SPEGAZZINI – Partido de EZEIZA – Provincia de BUENOS AIRES**

---

Buenos Aires, 15 de Noviembre de 2006

En virtud de lo prescrito en el Artículo N° 36 del Decreto N° 1.172/2003, la UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS (en adelante "UNIREN") ha elaborado el **INFORME FINAL** con la descripción sumaria de las intervenciones e incidencias de la AUDIENCIA PUBLICA llevada a cabo el día 27 de octubre de 2006, a los efectos de someter a consideración de la ciudadanía la CARTA DE ENTENDIMIENTO suscripta entre la UNIREN y la empresa AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 SOCIEDAD ANONIMA (en adelante "AA2000"), en el marco del proceso de renegociación de los contratos de obras y servicios públicos.

## **I. INTRODUCCION**

La Ley N° 25.561 declaró la emergencia pública en materia social, económica, administrativa, financiera y cambiaria, delegando al PODER EJECUTIVO NACIONAL (PEN) las facultades para dictar las medidas orientadas a conjurar la crítica situación, autorizando para ello al PEN a renegociar los contratos de los servicios públicos concesionados.

El proceso de renegociación de los contratos con las Empresas Licenciatarias y Concesionarias que tienen a su cargo la prestación de los servicios públicos, reglamentado por el Decreto N° 311/2003, se rige por los criterios establecidos en el Artículo 9° de la Ley N° 25.561, en ese orden, el ESTADO NACIONAL debe velar por el mantenimiento de las condiciones de accesibilidad, seguridad y calidad de los servicios públicos.

La UNIREN creada en el ámbito de los MINISTERIOS DE ECONOMIA Y PRODUCCION y DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS, ha sido facultada para llevar a cabo la renegociación con las Empresas Prestatarias, entre las que se encuentra AA2000, empresa concesionaria de la administración, explotación y funcionamiento del Grupo A del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS, conforme al Contrato de Concesión aprobado por el Decreto N°163/1998.

Luego del análisis de la situación, reuniones de trabajo, intercambio de opiniones y debate, la UNIREN y AA2000 arribaron a un entendimiento para la renegociación contractual. Por ello, en cumplimiento de lo prescrito en los Artículos 8° y 9° del Decreto N° 311/2003, el acuerdo preliminar -



Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

"CARTA DE ENTENDIMIENTO" - alcanzado entre la SECRETARIA EJECUTIVA de la UNIREN y AA2000, se sometió al procedimiento de AUDIENCIA PUBLICA con el fin de posibilitar la participación ciudadana en el tratamiento de la propuesta, garantizando la libre expresión de las opiniones.

Por tal motivo, mediante Resolución Conjunta N° 728/2006 del MINISTERIO DE ECONOMIA Y PRODUCCION y N° 1584 del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS de fecha 12 de Septiembre de 2006 y Disposición N° 3 de la UNIREN de fecha 21 de septiembre de 2006, se convocó a AUDIENCIA PUBLICA. Para el desarrollo de la misma se contemplaron las previsiones contenidas en el Decreto N° 1.172/2003 que aprobó el REGLAMENTO GENERAL DE AUDIENCIAS PUBLICAS PARA EL PODER EJECUTIVO NACIONAL.

Dicha AUDIENCIA PUBLICA se celebró el día 27 de octubre de 2006 en la "Finca Byblos, sita en la Ruta N 205, Kilómetros 45.5 en la localidad de CARLOS SPEGAZZINI, Partido de EZEIZA, Provincia de BUENOS AIRES a partir de las 09:00 hs. Y hasta las 20:54 hs. La implementación, organización general y presidencia de la AUDIENCIA PUBLICA estuvo a cargo de la SECRETARIA EJECUTIVA de la UNIREN.

En cuanto a la convocatoria y tal como está previsto reglamentariamente, se habilitó un Registro de Participantes desde el día 6 de octubre de 2006 y hasta el 24 de octubre de 2006, siendo la inscripción en el mismo libre y gratuita pudiendo tomar vista de las actuaciones administrativas vinculadas al objeto de la AUDIENCIA PUBLICA, en la sede de la UNIREN, sita en Avenida Paseo Colón N° 189 Piso Cuarto, de la CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES en el horario de 10:00 a 16:00 horas.

Los interesados en efectuar exposiciones orales durante el desarrollo de la AUDIENCIA PUBLICA debían inscribirse en forma previa en el REGISTRO DE PARTICIPANTES y presentar por escrito un informe que reflejará el contenido de la exposición a realizar en la AUDIENCIA. En el mismo orden de ideas, aquellas personas que tenían interés en opinar sobre el tema bajo consulta, sin participar como expositores orales en la AUDIENCIA, podían efectuar sus presentaciones escritas y acompañar documentación y propuestas, en los términos antes mencionados.

Por otro lado, aquellos interesados en participar en la AUDIENCIA PUBLICA domiciliados en un radio mayor a CINCUENTA KILOMETROS (50 Km.) de la CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES podían anotarse en el REGISTRO DE PARTICIPANTES enviando una presentación por correo dirigida a "UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS, Avenida Paseo Colón N° 189, cuarto piso, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES (C1063ACB) AUDIENCIAS PUBLICAS", dicha presentación debía recepcionarse con antelación al cierre de los respectivos Registros.

Fueron convocados especialmente a participar en la AUDIENCIA PUBLICA: a la concesionaria AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A.; al DEFENSOR DEL PUEBLO DE LA NACION y los respectivos DEFENSORES DEL PUEBLO de las distintas jurisdicciones involucradas; a la SECRETARIA DE TRANSPORTE; a la SUBSECRETARIA DE DEFENSA DEL CONSUMIDOR dependiente de la SECRETARIA DE COORDINACION TECNICA del MINISTERIO DE ECONOMIA Y PRODUCCION; a las ASOCIACIONES DE USUARIOS debidamente registradas, a los gobiernos de las provincias involucradas; a la PROCURACION DEL TESORO DE LA NACION; a la SINDICATURA GENERAL DE LA NACION; al jefe de gobierno de la CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES ; al MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA, VIVIENDA Y SERVICIOS PUBLICOS DE LA PROVINCIA DE



Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

BUENOS AIRES, al ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA), a la INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION (IATA), a la CAMARA DE COMPAÑIAS AEREAS EN ARGENTINA (JURCA), a la POLICIA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA dependiente del MINISTERIO DEL INTERIOR, a la FUERZA AEREA ARGENTINA, a la DIRECCION NACIONAL DE MIGRACIONES, y a la DIRECCION GENERAL DE ADUANAS, entre otros organismos oficiales interesados en la materia.

Tal como surge de los Registros que obran en los actuados correspondientes a la AUDIENCIA PUBLICA se inscribieron NOVENTA Y DOS (92) participantes, de los cuales ochenta y uno (81) solicitaron hacer uso de la palabra. Asimismo, durante las dos primeras horas de la AUDIENCIA se inscribieron en el Registro Complementario otros cuatro (4) participantes que solicitaron realizar exposiciones.

Asimismo, seis de las inscripciones recepcionadas fueron acompañadas por documentación. Dichos instrumentos se encuentran agregados al expediente CUDAP N° S01:0314363/2006 y los participantes en esta condición son los siguientes: Edgardo Luis CARRANZA, la DEFENSORIA DEL PUEBLO DE TUCUMAN, Mario FOLCHI, GLOBAL EXCHANGE SA, la DIRECCION NACIONAL DE MIGRACIONES y la POLICIA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA.

Copia de la misma estuvo a disposición de los participantes en la Secretaría de la Audiencia durante el desarrollo de la misma.

En el transcurso de la AUDIENCIA, presentaron por Secretaría, informes y/o documentación, los siguientes participantes: Marcelo VILLEGAS, Facundo OZAN CARRANZA, la DEFENSORIA DEL PUEBLO DE LA NACION, la ASOCIACION CIVIL ADEPAUT, la diputada María América GONZALEZ, INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION (IATA), la CAMARA DE COMPAÑIAS AEREAS EN ARGENTINA (JURCA), UNION DEL PERSONAL CIVIL DE LA NACION (UPCN), la ASOCIACION LATINOAMERICANA DE TRANSPORTE AEREO (ALTA), la ASOCIACION PROCONSUMER, ATEGA, Segundo TRABA, Jorge GARCIA y la empresa AA2000.

La documentación presentada fue adjuntada al Expediente CUDAP N° S01:0314363/2006. Se deja constancia que las presentaciones escritas, documentación y propuestas acompañadas por los interesados, serán debidamente consideradas en la evaluación del resultado de la AUDIENCIA.

## II. NOMINA DE AUTORIDADES DE LA AUDIENCIA

Presidente: Dr. Jorge Gustavo SIMEONOFF.

Presidente Alterno: Ing. Hugo ROTHAMEL.

Secretario: Dra. Valeria Esther ZAYAT.

Secretario: Dr. Eduardo Héctor FALCON.



### III. DESARROLLO DE LA AUDIENCIA PUBLICA Y DISERTACIONES

El 27 de octubre de 2006 a las 09:00 el Señor Presidente de la AUDIENCIA, Dr. Gustavo SIMEONOFF dio inicio a la AUDIENCIA PUBLICA convocada a efectos de someter a consideración de la ciudadanía el entendimiento alcanzado entre la UNIREN y AA2000. Abierto el acto y luego de la lectura del orden del día por la Secretaría, el Señor Presidente efectuó ciertas consideraciones respecto del desarrollo de la AUDIENCIA, especificando el objetivo y las reglas bajo las cuales se llevaría a cabo.

Acto seguido, se dio lectura al Reglamento de la AUDIENCIA. Posteriormente y dando inicio a las exposiciones, el representante de la **UNIREN, Cdora. Ana María ZABALA**, hizo uso de la palabra.

- 1.1. Expuso que el documento firmado formaliza el consenso alcanzado entre la UNIREN y AA2000 frente a la posibilidad de perfeccionar un acuerdo integral y que la posición sostenida por la UNIREN respondió a los lineamientos definidos por la SECRETARIA DE TRANSPORTE, con el fin de implementar un nuevo modelo de gestión que permita al ESTADO NACIONAL un adecuado control directo de la actividad aeroportuaria.
- 1.2. Así, manifestó que la Carta fija la realización de diversas reglamentaciones necesarias para regular el funcionamiento en forma eficiente del Sistema Nacional de Aeropuertos, que en ella se da precisión a los alcances, premisas y postulados de lo que el gobierno argentino entiende como un acuerdo factible.
- 1.3. Luego efectuó una breve reseña de la normativa del proceso de renegociación y explicó las etapas de dicho proceso. En ese orden, planteó que se está transitando la cuarta etapa, la de explicar los contenidos de esta Carta de Entendimiento en la Audiencia Pública, mencionando los pasos siguientes hasta la culminación con la firma del Acuerdo de Renegociación y su ratificación por parte del PEN.
- 1.4. Dijo que esta Carta no constituye una fijación de condiciones unilaterales y para renegociar se tuvo que considerar la realidad del país, muy distinta de la que se vivía cuando el servicio aeroportuario fue entregado en concesión, hubo que contemplar los efectos de las distintas crisis internacionales que perturbaron la normal operatoria del sector aeroportuario, se tuvo que recomponer la confianza entre las partes, producto de las múltiples y variadas controversias que afectaron desde sus orígenes este contrato, finalmente, se tuvo que considerar la necesidad de brindar condiciones de certidumbre para la adecuada prestación del servicio aeroportuario, actividad que insume gran cantidad de capital y que requiere condiciones estables en el tiempo para que la inversión resulte viable.
- 1.5. De esta manera expresó que en los inicios de esta renegociación las posiciones de las partes fueron muy distantes debido al alto nivel de conflictividad que desde sus orígenes presentó este contrato. Así, se encontraban pendientes de solución un gran número de reclamos administrativos y demandas judiciales cruzadas entre las partes, no imputables a la emergencia económica y anteriores al dictado de la ley N° 25.561. Mencionó que a lo largo de la Concesión hubo varios intentos de renegociación y que ninguno logró su objetivo. En ese contexto era imprescindible acercar posiciones, balancear derechos y obligaciones de las partes, buscar un acuerdo sustentable.
- 1.6. Destacó la activa participación de la SECRETARIA DE TRANSPORTE DE LA NACION, la que contribuyó, a través del ORSNA, a determinar el grado de cumplimiento del contrato. Dicha Secretaría fue



artífice de la definición del nuevo modelo de gestión y de los aspectos técnicos y regulatorios de la propuesta. Esta propuesta se orientó a buscar una solución integral, definitiva y sustentable en el tiempo.

1.7. Expresó que, a través de esta Carta de Entendimiento se promueven los términos y condiciones para superar las controversias existentes y los efectos derivados de la emergencia, garantizando la prestación del servicio en condiciones adecuadas y con una mayor presencia y supervisión del Estado Nacional. Además se establecen los mecanismos necesarios para mejorar los sistemas de control y regulación de la concesión. Este acuerdo es una resolución del problema hacia el futuro que contempla la solución definitiva de los problemas del pasado.

1.8. Luego, procedió a desarrollar los contenidos de la Carta.

1.8.1. Destacando el alto grado de litigiosidad del Contrato, mencionó los acuerdos con relación a los reclamos:

i) En una primera etapa, antes de la entrada en vigencia del acuerdo, AA2000 se compromete a suspender todos los reclamos, recursos y demandas cualquiera sea la causa en que se funden.

ii) En una segunda etapa, dentro de los diez días de ratificado el Acta Acuerdo por parte del Poder Ejecutivo nacional, el concesionario desistirá definitivamente de todos los reclamos, recursos y demandas entabladas o en curso contra el Estado Nacional y/o sus entes descentralizados, tanto en sede administrativa, arbitral o judicial, en nuestro país, cualquiera sea la causa en que se funden.

iii) Asimismo, el concesionario y sus accionistas se comprometen a no formular reclamos o entablar demandas fundadas en los efectos de la emergencia económica en el futuro ante tribunales en el exterior.

iv) Además, planteó que con relación al juicio ejecutivo iniciado por el ORSNA, éste deberá desistir del juicio ejecutivo iniciado una vez presentadas las constancias de los desistimientos referidos precedentemente por parte de AA2000.

1.8.2. En cuanto al régimen de calidad de servicio, dijo que se ha optado por determinar una serie de pautas para que el ORSNA pueda adecuar en forma periódica el régimen de calidad y los estándares aeroportuarios a las necesidades del sistema, aplicando criterios análogos a los establecidos por la ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL (OACI) y por la ASOCIACION INTERNACIONAL DE TRANSPORTE AEREO (IATA). Además que se destaca la facultad del ORSNA para realizar inspecciones destinadas a garantizar la calidad del servicio, especificándose como condición básica una periodicidad mínima de un año para cada aeropuerto con un movimiento de pasajeros mayor a setecientos cincuenta mil (750.000).

1.8.3. Con relación a las tarifas, el acuerdo alcanzado no contempla introducir modificaciones al cuadro tarifario vigente.

1.8.4. Manifestó que con el objeto de garantizar la reinversión de los ingresos, se deja sin efecto el numeral diecisiete del Contrato de Concesión y se establece que el concesionario deberá afectar mensualmente y de manera específica un importe igual al quince por ciento de los ingresos totales de la concesión. A continuación señaló que la distribución propuesta es: once con veinticinco por ciento para realizar obras en el Sistema Nacional de Aeropuertos, previa detracción del treinta por ciento con destino al ANSES en cumplimiento de la ley N° 23.696; uno con veinticinco por ciento al Fondo para Estudios, Control y Regulación de la Concesión y dos coma cinco por ciento para obras del Grupo A del Sistema Nacional de Aeropuertos.

1.8.5. Además, comentó que la Carta de Entendimiento propone la reformulación al Plan de Inversiones conforme a los lineamientos y criterios de inversión definidos por el ORSNA. Señaló que el plan está orientado a la satisfacción de la demanda, a la calidad del servicio, a la capacidad de la infraestructura y a cumplir con las normas internacionales en la materia. Explicó que debido al dinamismo del sector y a los continuos avances tecnológicos se han diagramado acciones diferenciales para dos períodos: 2006-2010 el



ORSNA ha fijado un Plan de Inversiones de aproximadamente novecientos setenta y ocho millones de pesos y para el período 2011-2028 uno de mil ciento ochenta millones de pesos determinado a través de planes quinquenales, que serán aprobados, revisados y fiscalizados por dicho organismo. Además se incluirán con cargo al concesionario, previa aprobación por parte del ORSNA, obras de diagnóstico y remediación de pasivos medioambientales y obras determinadas a realizar en el Aeroparque Jorge Newbery en el marco del convenio entre el Estado Nacional y el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires de fecha 23 de agosto de 2004.

1.8.6. Explicó la situación actual que involucra a dos de los treinta y tres aeropuertos que conforman el Grupo A, el Aeroparque Jorge Newbery y el aeropuerto Gobernador Dr. Horacio Guzmán, de la provincia de Jujuy. Así, con relación al primero manifestó que a través de la Carta el Concesionario acepta mantener su actual emplazamiento. Con relación al segundo se acordó con el concesionario establecer un plazo para concretar la incorporación de dicho aeropuerto y en su defecto, ante un eventual fracaso de las gestiones con la provincia, proceder a su desafectación del Grupo A del Sistema Nacional de Aeropuertos.

1.8.7. Continuó refiriéndose al alto grado de litigiosidad del contrato y a la intención de brindar una solución integral. Debido a ello mencionó que en la Carta se acordó el reconocimiento de algunos de los reclamos presentados por el concesionario. A pesar de ello, el saldo a favor del ESTADO NACIONAL asciende a ochocientos cuarenta y nueve millones de pesos siendo los mecanismos de cancelación los siguientes: ciento noventa y cinco millones de pesos a través de la asignación del siete por ciento de los ingresos provenientes de las tasas internacionales en el período 2006-2013, Dicha afectación no implica modificación o aumento de tarifas; ciento cincuenta y ocho millones por medio de la emisión de obligaciones negociables convertibles en acciones ordinarias, las mismas generarán un interés del dos por ciento anual capitalizable hasta el año 2014, en el cual se prevé su rescate; y cuatrocientos noventa y seis millones a través de la emisión de acciones preferidas rescatables, convertibles en acciones ordinarias, se prevé que devenguen en un cupón con el dos por ciento de interés anual, capitalizable hasta que comience su rescate en los últimos siete años de la concesión. Así, las distintas modalidades de pago de la deuda permitirán una participación activa del Estado Nacional en la empresa concesionaria, en el marco del nuevo modelo de gestión definido por la SECRETARIA DE TRANSPORTE. Las acciones preferidas dan derecho a que el ESTADO NACIONAL tenga un representante en el órgano de conducción y otro en el órgano de fiscalización. Asimismo, aclaró que tanto las obligaciones negociables como las acciones preferidas serían convertibles en acciones y que en este contexto se comprometió el Concesionario a realizar oferta pública de acciones.

1.8.8. Posteriormente mencionó que los instrumentos de regulación y control de la concesión se vieron reforzados en la Carta ya que se definieron pautas para el dictado de reglamentos indispensables para el adecuado funcionamiento y desarrollo de las actividades aeroportuarias y se fijaron los plazos perentorios para su materialización. Así, entre los principales reglamentos destacó: aprobación de los planes quinquenales de inversiones, presentación y aprobación de los planes maestros, mecanismos de revisión ordinaria y extraordinaria de costos e ingresos de la concesión, asignación de slots, aprobación y certificación de las deudas de operadores aéreos, inversiones y penalidades aeroportuarias. Además se incluyó la creación del Registro de Inversiones y la implementación de un sistema de contabilidad regulatoria.

1.8.9. Destacó que de aprobarse el acuerdo definitivo la autoridad de aplicación del contrato sería el MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS, a través de la SECRETARIA DE TRANSPORTE, mientras que el ORSNA conservaría las funciones de control.

1.8.10. Por último, referido al contenido de la Carta, mencionó que se estableció la creación del Fideicomiso de Fortalecimiento del Sistema Nacional de Aeropuertos en la órbita de la SECRETARIA DE TRANSPORTE. El fideicomiso estará conformado por los siguientes patrimonios de afectación específica: fondos para estudio control y regulación de la concesión, cancelación del saldo de los reclamos mutuos, financiamientos de obras



del Sistema Nacional de Aeropuertos, financiamientos de obras del Grupo A del Sistema Nacional de Aeropuertos y financiamiento de obras aeroportuarias en virtud de eventuales cargos tarifarios específicos.

1.9. Finalmente, la Contadora destacó que esta propuesta de CARTA DE ENTENDIMIENTO puede dar cumplimiento a los criterios establecidos en el artículo 9º de la Ley Nº 25.561 y en este sentido manifestó:

- a) Con relación a la incidencia de las tarifas en la formación de los restantes precios de la economía, debido a que se mantienen las tarifas a los valores vigentes no se estiman impactos directos significativos en el mediano plazo.
- b) En cuanto a la calidad de los servicios se establecen las pautas para que el ORSNA pueda adecuar el régimen de calidad y los estándares aeroportuarios a las necesidades del sistema, aplicando criterios análogos a los establecidos por la OACI y por IATA, asimismo se remarcan las competencias y función del ORSNA para proceder a su fiscalización.
- c) En lo atinente a las inversiones, están orientadas a cubrir las necesidades operativas y de aumento de capacidad y demanda, y al cumplimiento de los estándares de calidad y seguridad.
- d) En lo pertinente al interés de los usuarios, se está manteniendo el actual nivel de tarifas y fijando condiciones y parámetros para mejorar las condiciones de acceso tanto para los usuarios presentes como los futuros.
- e) En lo que corresponde a la seguridad del sistema, no se plantean desvíos o atenuaciones de las exigencias de seguridad.
- f) En referencia a la rentabilidad de las empresas, se proyecta un marco razonable de ingresos, costos e inversiones, que asegure previsibilidad para los inversores.

A continuación tomó la palabra la empresa **AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 SOCIEDAD ANONIMA**, representada por el señor **Gustavo LUPETTI**, sus principales manifestaciones fueron:

2.1. Comenzó su presentación presentando las características particulares que, a su entender, posee la concesión, a saber:

2.1.1. En primer lugar hizo mención a que la concesión aeroportuaria contiene tres concesiones integradas. Una concesión de uso de espacio de dominio público, el cual nunca deja de ser estatal y toda obra que se realiza en el aeropuerto es siempre del Estado. Una segunda concesión es la concesión del servicio público, el concesionario debe prestar un servicio que básicamente implica garantizar la constante y regular operación del aeropuerto. Y, por último la concesión entraña una concesión de obra pública, en virtud de la cual el concesionario debe ejecutar inversiones de gran magnitud. Debido a lo expuesto, manifestó que es una concesión atípica, primer diferencia frente al resto de los denominados "contratos de las privatizadas", aunque no es la única.

2.1.2. Continuó diciendo que este no es un servicio domiciliario y que se rige en gran medida por normativa internacional. Que gran parte de los usuarios son extranjeros y que con los ingresos que se generan en dos o tres aeropuertos superavitarios debe solventarse el gasto y la inversión en treinta deficitarios.

2.1.3. Expresó que además existen importantes datos de la realidad que diferencian a esta concesión del resto:

- i) comenzó en 1998 en pleno inicio de la recesión argentina;



- ii) tuvo una importante disminución de tarifas en el año 2001, antes de la crisis nacional y en plena convertibilidad;
- iii) AA2000 no acudió al CIADI ni a ningún tribunal arbitral internacional, lo cual obedece a una importante decisión empresarial que califica al grupo accionario; y
- iv) el Concesionario es reconocido internacionalmente.

2.1.4. Por último, remarcó como particularidad central del contrato que la concesión requiere inversiones de infraestructura de una gran magnitud y financiamiento. Luego se preguntó ¿Cómo se garantizan esas financiaciones? Recordó que las obras al dominio público no pueden hipotecarse en garantía. La respuesta es que se garantizan con el propio flujo de fondos que genera la actividad. Así, la mayor o menor certeza que se tenga en cuanto al flujo de fondos hará a la menor o mayor tasa de interés e incluso a la posibilidad de acceder o no al crédito. Luego explicó que ese flujo de ingresos se ve impactado por distintas causas y las detalló para concluir que si los ingresos caen a la mitad no puede alegarse que eso es parte del "riesgo empresario". Así, continuó expresando que sea cuál sea el impacto en los ingresos, aún cuando se recuperen y subsanen, tiene siempre incidencia directa en la financiación, su costo por los riesgos y el acceso al crédito.

2.2. Luego se refirió a la concesión en forma más concreta y manifestó que la situación cuando se convocó a la licitación era que los aeropuertos estaban en un estado crítico, su infraestructura al borde del colapso. El ESTADO NACIONAL y las provincias con dificultades para afrontar las inversiones, y un marco internacional que auguraba un aumento de pasajeros y aviones que el sistema no estaba en condiciones de enfrentar. Conforme a ello se convocó a una licitación con rasgos particulares, siendo la primera experiencia en el mundo de privatización de una red aeroportuaria y adoptándose un modelo de subsidios cruzados (afrontar con los ingresos de dos aeropuertos, los costos de modernización y funcionamiento de otros treinta y uno aeropuertos distribuidos en todo el territorio nacional).

2.3. Con posterioridad el Doctor dio cuenta de algunos de los inconvenientes presentados desde el comienzo concluyendo que los mismos eran ejemplos de los conflictos o dificultades generados por acciones de terceros o del propio ESTADO NACIONAL, sin ninguna intervención de la compañía. Así, dijo que durante ese período inicial no había registro de ningún incumplimiento del concesionario: el canon se pagó regularmente, se realizaron las obras más urgentes previstas y se presentaron los planes maestros en los plazos del contrato. Trató de explicar que no hubo, en ningún momento voluntad de AA2000 de generar conflictos o incumplir sus compromisos.

2.4. Destacó que este contrato tiene más de un protagonista por lo que cuando se decide analizarlo y revisar su efectividad o cumplimiento, debe hacerse en forma integral, analizando las obligaciones de todas las partes, las situaciones ajenas a ellas, las imprevistas, las circunstancias generales de la actividad y del país. Concluyó que si se emplea este criterio de análisis, las circunstancias que rodearon al contrato fueron devastadoras. En este sentido se refirió a las siguientes situaciones:

2.4.1. El contrato se puso en marcha juntamente con el inicio del período de recesión en que entró el país a partir de 1999. La profunda crisis macroeconómica del país no fue ajena al negocio aeroportuario. Durante los primeros cinco años de la concesión el tráfico de pasajeros disminuyó un treinta y cuatro por ciento. Mostró dos gráficos: a) la diferencia entre los pasajeros previstos en el contrato, ciento ochenta millones de pasajeros, y los pasajeros reales acumulados en siete años, ciento dieciséis millones de pasajeros; y b) la relación de inversión en pesos por pasajero y manifestó que si se analiza la inversión en pesos por pasajero prevista en el contrato y la ejecutada realmente en plena crisis no existieron diferencias, y la misma mejoró luego.

2.4.2. Han concurrido otras circunstancias como la crisis de LAPA o Aerolíneas Argentinas, con fuertes volúmenes de deudas, y hechos internacionales como el 11 de septiembre, que impactaron en el tráfico de



pasajeros y que demandaron un aumento de costos e inversiones por medidas adicionales de seguridad y seguros.

2.4.3. Frente a la crisis descrita aquí se dispuso una segunda reducción unilateral de los ingresos aeroportuarios de la empresa a través del Decreto N° 698/2001.

2.4.4. Luego sobrevinieron los cambios económicos en el país. La deuda exterior de la compañía se triplicó y, aunque se mantuvieron las tasas internacionales en dólares, se pesificaron las de cabotaje y contratos con permissionarios, con lo que se disminuyeron significativamente los ingresos.

2.5. Posteriormente, el Doctor mostró imágenes de cuál era el estado real de los aeropuertos al momento de tomar posesión, enumerando algunos de los problemas encontrados.

2.6. Planteó que lo que no se puede perder de vista es que se trata de un servicio público que debe prestarse en forma ininterrumpida, con niveles de seguridad y calidad acordes con los más altos estándares internacionales y que esos fueron los objetivos de la empresa. Expresó que todas las áreas de la compañía se concentraron en garantizar la prestación de un servicio seguro y eficiente para los operadores aéreos y los pasajeros, enumerando, a continuación, algunas de las tareas realizadas a tal fin, acompañando algunas imágenes representativas.

2.6.1. Destacó las siguientes acciones en materia operacional:

i) AA2000 fue la primera empresa aeroportuaria en el mundo en lograr la certificación de calidad ISO 9001:2000 para la operación integral de un aeropuerto. Actualmente hay quince aeropuertos certificados.

ii) Se realizaron programas sistemáticos de mantenimiento preventivo y correctivo, campañas estacionales como las de la nieve con absoluto éxito y se desarrollaron innumerables obras de infraestructura sin afectar programaciones de vuelos.

iii) Se creó un sistema de reporte de incidentes en rampa, denominado REPRAM, que ha merecido el reconocimiento internacional.

iv) Se implementó el sistema CUTE para la asignación de mostradores de check in de líneas aéreas que permite estandarizar los procesos, mejorar y agilizar el servicio a los pasajeros.

v) Se creó el Sistema Integral de Gestión de Pavimentos de acuerdo a normas internacionales ASTM; se implementó un moderno sistema de ranurado transversal de pistas para una rápida evacuación del agua de lluvia; se instalaron detectores automáticos de hielo en pista en los aeropuertos de la Patagonia; y sistemas de detección y lucha contra incendios.

vi) Se incorporó la gestión ambiental y el cumplimiento de la legislación de protección del medio ambiente al ámbito aeroportuario. Se desarrolló un sistema de auditorías ambientales y de seguridad e higiene.

vii) En términos de volumen, se ha brindado infraestructura, soporte logístico y servicios en forma ininterrumpida durante estos años a más de dos millones de movimientos de aeronaves sin que se registrara ningún incidente vinculado a los servicios que presta la compañía.

viii) Culminó destacando que el objetivo de la concesión fue el de garantizar la prestación de un servicio eficiente, seguro y con estándares internacionales de calidad, y que ese es y ha sido su parámetro rector durante estos ocho años.

2.6.2. Con relación al área de servicios al pasajero destacó la creación de la Dirección de Atención al Cliente y la incorporación de diversos sistemas de asistencia al usuario, así como diversas modificaciones de equipamiento e infraestructura llevadas a cabo en los treinta y dos aeropuertos. Culminó refiriéndose a la encuesta realizada por la Consultora Julio Aurelio como demostrativo de la aprobación de los usuarios.



2.6.3. En lo atinente al tema de la Seguridad resaltó que dotaron al Aeropuerto Internacional de Ezeiza de uno de los centros de control de seguridad más avanzado del mundo. Las características tecnológicas y operativas de este centro, denominado COC, fueron motivo de reconocimiento expreso de autoridades judiciales, de seguridad y diplomáticos de Estados Unidos, Francia e Israel, agregó.

2.6.4. En cuanto a los recursos humanos, mencionó que la empresa invierte más de un millón de pesos al año en capacitación profesional, que se extiende a más del setenta por ciento del personal. También dijo que han creado el Instituto de Capacitación Aeronáutica Internacional, ICAI, una organización educativa inédita que cuenta con el reconocimiento y respaldo de los organismos internacionales de aviación civil y que se ha convertido en referente obligado para la formación de profesionales en gestión aeroportuaria y para el intercambio regional de experiencias y tecnologías. Además mencionó que han generado empleo indirecto para otras diez mil trescientas personas y que han tenido como premisa contratar en todo el país a empresas locales, empresas argentinas. En total, ciento y un pequeñas y medianas empresas han formado parte de sus obras, según refirió.

2.7. Por último, se puntualizó algunos compromisos de AA2000 previstos en el nuevo contrato de concesión:

- compromiso de la empresa y sus accionistas de no formular reclamos o entablar demandas ante tribunales del exterior;
- de desistir de todos los reclamos, recursos y juicios entablados contra el Estado Nacional;
- de continuar con el cumplimiento de estándares de calidad determinados por OACI;
- de continuar un Plan de Inversiones que se ajusta a las necesidades de cada aeropuerto, el que podrá ser revisado y modificado por el ORSNA,
- de realizar inversiones adicionales en materia de medio ambiente;
- de incorporar el Aeropuerto de Jujuy, realizando las inversiones necesarias (ocho años después de que tuvieran que tomar tenencia);
- de cotizar hasta el treinta por ciento del capital social en bolsa, posibilitando una mayor transparencia de la gestión, iniciándose inmediatamente los trámites.

2.8. Concluyó que lo expuesto hasta aquí resumía la misión de AA2000 de continuar dotando a los aeropuertos argentinos de estándares de calidad reconocidos internacionalmente, compromiso que se ha mantenido inalterable durante los ocho años de concesión y que ha sido ratificado en innumerables oportunidades.

Luego de ello, expuso en representación de la **DEFENSORIA DEL PUEBLO DE LA NACION** el **Licenciado Sebastián BIZZI**, cuyas primordiales opiniones manifestadas fueron:

3.1. Comenzó por mencionar cuáles eran las diversas problemáticas que denuncian los usuarios de aeropuertos. En primer lugar, la incertidumbre sobre el destino e integridad de los equipajes; los riesgos de alteración de su contenido; demora, cancelación o desvío de los vuelos; vuelos reprogramados sin aviso previo o antelación suficiente; envíos postales que no llegan a su destino; falta de seguridad; deficiente información ante diversos reclamos; diversas deficiencias en los estacionamientos vehiculares; excesivas tarifas de los estacionamientos; falta de limpieza de algunos sanitarios; precios excesivos en las confiterías de los aeropuertos; falta de mangas para casos de lluvia intensa y que no encuentran dónde realizar denuncias sobre estas problemáticas.



3.2. Asimismo, planteó que había algunas problemáticas que afectaban indirectamente a los usuarios: insuficiencia o mal funcionamiento de radares; mal funcionamiento de escáneres; demora en el cumplimiento de inversiones por parte de la concesionaria y la ineficiencia del ORSNA en el control de la concesión.

3.3. Dijo que el aeropuerto es una unidad operativa en la cual interactúan distintas jurisdicciones. El usuario no tiene a su disposición un manual que detalle esta interacción entre jurisdicciones y no sabe dónde ni cómo debe hacer los reclamos. Por eso debería existir una coordinación general de esta unidad operativa y una ley que regule todo el sistema aeroportuario en su conjunto, debido a lo cual en esta Audiencia Pública el Estado debería haber tratado a todo el sistema aeroportuario en su conjunto.

3.4. Mencionó que la estructura edilicia y las instalaciones confortables resultan un aspecto importante, pero no suficiente para optimizar el bienestar de los usuarios.

3.5. Posteriormente analizó cómo ha desempeñado su función el organismo de control sobre la base de las auditorías realizadas por la AGN y la SIGEN:

- Según la AGN el ORSNA evidenció una tendencia a la disminución de las exigencias de fiscalizaciones y fallas en el control. No se obtuvo evidencia de que el organismo lleve un registro detallado de las inspecciones. No verificó que los usuarios tengan el acceso a la debida información. La demora en la resolución de reclamos perjudicó a los usuarios.
- La SIGEN sostiene que carece de un modelo que permita una adecuada evaluación de la gestión y corrección de los cursos de acción para optimizar el rendimiento. Carece de un sistema de valuación de las obras declaradas por el concesionario. El precio informado por el concesionario sobre las obras que el regulador debe valorar resulta, en general, superior en el orden del cincuenta por ciento a los valores obtenidos por la SIGEN. Además, en el registro donde se asientan los montos declarados por el concesionario en materia de obras se verificó que constan obras que luego no fueron identificadas por los inspectores del ORSNA y dice que no hay régimen sancionatorio que penalice al concesionario por incumplimiento de los planes maestros. El ORSNA no cuenta con un sistema de control de flujos de inversión que le permita establecer el monto de la garantía de cumplimiento del Plan de Inversión. También sostiene que los únicos datos que posee acerca de los montos invertidos por el concesionario, según lo reconocido por el propio ORSNA, han sido los que surgen del Balance General de la empresa, y no permiten determinar si esos montos corresponden en su totalidad al Plan de Inversión contractual. El concesionario inicia, desarrolla y finaliza obras sin la autorización del ORSNA y la planificación de inspecciones contempla un número claramente insuficiente de inspecciones, dada la importancia de las obras a controlar y su significatividad económica.

3.6. A continuación listó las funciones que se le atribuyen al ORSNA en la Carta de Entendimiento y expresó que debido a los cuestionamientos de la AGN y de la SIGEN les quedan serias dudas sobre si el ORSNA podrá cumplir acabadamente con las obligaciones que se le imponen en esta Carta de Entendimiento.

3.7. Por otro lado, también realizó algunos cuestionamientos a la Carta de Entendimiento:

i) En materia tarifaria expresó que para vuelos internacionales la tasa que pagan los usuarios debe fijarse en pesos y posibilitar el cobro en dólares, mientras que las tarifas que pagan las compañías aéreas para vuelos internacionales deben establecerse según criterios y moneda internacional.

ii) Además cuestionó la reducción del canon y su transformación en variable. Desde el punto de vista financiero, la Carta de Entendimiento implicaría que además de la pesificación -que un primer instante tuvo el canon de ciento setenta y un millones de dólares a ciento setenta y un millones de pesos-, con esta transformación, este cambio en el canon, este año, en 2006, debería abonar solo ochenta y tres millones de pesos. El cambio del canon de fijo a variable disminuye el riesgo para la empresa y lo asume el Estado.



iii) También cuestionó que ante la oferta pública de acciones se prorrogue automáticamente el contrato por diez años, sin analizar sus implicancias financieras, lo que implica un aumento de la rentabilidad esperada de la concesión.

iv) Con relación a los reclamos mutuos, observó que el diferencial de reclamos mutuos a favor del Estado se produjo entre 1998 y 2005 y los pagos serán entre el 2006 y el 2027, por una asignación específica, luego por el pago de obligaciones negociables y finalmente por el rescate de acciones preferidas. Los incumplimientos se produjeron en siete años y el período de pago es en veintidos años. El monto actualizado de la deuda es de ochocientos cuarenta y nueve millones de pesos, y la tasa de financiamiento, del dos por ciento.

v) Finalmente, expresó que los pagos que realiza AA2000 serán destinados a obras que benefician a AA2000.

3.8. Asimismo, también destacó aspectos positivos del acuerdo tal es el caso de la instrumentación de un sistema de contabilidad regulatoria y la definición de relaciones técnicas financieras que permitan el control indirecto por parte del concedente – esto es el apartado que regula el pago de los reclamos con obligaciones negociables. También que se instrumenta un programa de consultoría de diagnóstico, final de pasivos medioambientales y su remediación.

3.9. Finalmente, manifestó que espera que este acuerdo no sea aprobado de manera ficta como los anteriores, que la judicialización de algunos acuerdos denota la incapacidad de la UNIREN en escuchar lo que se dice en las Audiencias Públicas y que no avanzará en otros aspectos cuestionables de la Carta de Entendimiento sino que se efectuará un seguimiento de los avances que la misma tenga, reservándose el Defensor los derechos y las acciones que correspondan.

3.10. Antes de finalizar su exposición se refirió a la situación del Aeropuerto de Formosa a pedido del Defensor del Pueblo de Formosa. El Sr. BIZZI dijo que el Aeropuerto de Formosa permite el arribo de aeronaves de mediano porte y que cuenta con una pequeña estructura no acorde a las exigencias modernas. Existen serias falencias de seguridad y operativas en sus instalaciones, por lo que se necesita de manera imperiosa la ampliación de la pista, plataforma operativa de mayor dimensión, ampliación de la aéroestación, pavimentación de la playa de estacionamiento de vehículos, mejoramiento de los caminos de acceso al aeropuerto y optimización de los servicios de energía eléctrica.

A continuación hizo uso de la palabra el **BRIGADIER MAYOR (R) Lic. Horacio OREFICE**, presidente del **ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA)**:

4.1. El Br. OREFICE comenzó su exposición diciendo que esta concesión se inicia con un crecimiento inusitado del tráfico de pasajeros y movimientos de aeronaves, producido entre el año 1993 y el año 1994. Eso llevó a que se produjese un desajuste en materia de infraestructura aeroportuaria. Así, en el año 1997 el Estado decide realizar una reforma en política aeronáutica con el fin de remediar el sensible atraso de infraestructura aeroportuaria respecto a las exigencias y recomendaciones de los tratados internacionales.

4.2. Mencionó que a través del Decreto N° 375/1997 se producen tres efectos: por un lado, se crea el Sistema Nacional de Aeropuertos; por otro lado, se crea el Organismo Regulador del Sistema Nacional y, por el otro lado, se produce la convocatoria a una licitación para conceder la explotación a largo plazo y en forma integral de un conjunto de aeropuertos afectados al sistema.

4.3. Luego mostró cuál es el escenario aeroportuario en la Republica Argentina, el cual es bastante más amplio que la concesión: dos mil quinientos lugares aptos denunciados para el aterrizaje, un total de



cuatrocientos cinco aeropuertos y aeródromos en el país administrados por las provincias, los municipios en forma privada, a los cuales la Fuerza Aérea les rinde funciones de seguridad, funciones operativas, funciones de administración y, en algún caso, también la administración. Expresó que el sistema nacional es parte de todo eso, y está vinculado con cincuenta y cuatro aeropuertos en donde el ORSNA fija políticas y hace un control de las concesiones. Dentro de ese sistema nacional hay treinta y cinco aeropuertos concesionados.

4.4. Luego, presentó un mapa de Europa y uno de Argentina en la misma escala y dijo que Argentina es el octavo país en extensión de la tierra y los aeródromos y aeropuertos están desplegados a lo largo y a lo ancho de este país. Esto funciona como si fuera un consorcio. En un consorcio inmenso hay muy pocos consorcistas para sostenerlo y en otro consorcio, casi de las mismas proporciones, hay muchos consorcistas para mantenerlo.

4.5. Además, manifestó que dentro de los aeropuertos concesionados hay aeropuertos que realmente no son rentables, solamente dos aeropuertos son superavitarios y si no se obtienen recursos a través de ellos no es posible realizar obras en los aeropuertos que no fueron objeto de la concesión, algunos de los que requieren una cantidad de servicios, terminal, pista y plataforma, al igual que los aeropuertos de gran envergadura.

4.6. Expresó que la finalidad de la concesión era un servicio público que se prestaba a usuarios y agentes del sistema, un concepto de obra pública, en donde las inversiones se incorporan al patrimonio estatal, inversiones que el organismo le reconoce o no al Concesionario; todas se incorporan al patrimonio estatal. Al respecto, refirió que recién había escuchado que hace obras para la misma empresa y respondió que cualquier obra que haga la empresa para sí queda dentro del patrimonio nacional. Y realiza una explotación comercial a los efectos de obtener fondos.

4.7. Así, se preguntó ¿Cuál es la filosofía con la cual se comenzó esta licitación? Y respondió que dos aeropuertos superavitarios producen fondos para sostener los aeropuertos deficitarios. Y se paga un canon para que el Estado mantenga los aeropuertos que no fueron objeto de la concesión. Teóricamente todo esto debería salir de los dos aeropuertos superavitarios.

4.8. Luego continuó destacando la caída abrupta que se produjo en el tráfico aéreo con motivo de la emergencia económica. Explicó que si bien el tráfico internacional se ha recuperado, el tráfico de cabotaje está muy deprimido y que el organismo estima que no es posible que se cumpla la proyección prevista por UBS. Expresó que hay aeropuertos que son tan deficitarios porque no hay ninguna actividad aerocomercial en ellos, que el ORSNA no tiene forma de llegar en avión a realizar las inspecciones, sino que lo debe hacer en auto.

4.9. Asimismo, expresó que aparece también como problema el paradigma de la seguridad, donde el 11 de septiembre fue el disparador de todo esto.

4.10. Luego, destacó el plan de obras de rígido cumplimiento como un tema que no se trató y que para él tiene una importancia central, expresando que es un error de concepción inicial del contrato. El contrato inicial tenía planillas en las cuales estaba fijado cuánto era el monto de inversión por año de la concesión, teniendo en cuenta cada uno de los ítems que debían ser tocados en un aeropuerto. Así, era muy rígido. Un plan de obras aeroportuario se tiene que mover en lapsos acordes con el crecimiento de tráfico. Aquí teóricamente, continuó, uno nota una desconexión entre lo que UBS pensó como tráfico y el plan de obras del contrato original. De esta manera expresó que coincide con lo acordado por la UNIREN en esta Carta, en fijar un plan de obras revisable quinquenalmente y actualizable año por año.

4.11. Dijo que si el organismo hiciera todo bien no tendría tantas observaciones ni de la AGN ni tantas observaciones de la SIGEN y aclaró que con respecto a las observaciones de la AGN presentadas anteriormente, como las de la SIGEN, no corresponden a la actual administración del ORSNA.



Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

4.12. Luego manifestó que el Estado Nacional, cuando tuvo que invertir fondos provenientes del canon, asignó a quien tenía que ejecutar las obras un presupuesto reducido de manera tal que lo depositado año tras año por el concesionario formó parte de la cuenta escritural del ORSNA, y a fin de año fue a la cuenta única del Tesoro. O sea, no se cumplió con la finalidad que tenía el canon depositado, esto es, incumplimiento por parte del Estado.

4.13. Luego detalló los aspectos que el Organismo ve bien dentro de la Carta:

i) Que la deuda va a ir a parar a las obras ahora, porque se fija un programa plurianual y un fideicomiso de afectación específica, destacando que recién en esta administración se cumple con la finalidad del contrato original.

ii) Dentro de los problemas encontrados, las reclamaciones mutuas entre el Estado Nacional y el concesionario, tanto en sede administrativa como judicial, fueron diferidas para su resolución y eso ha obstaculizado el normal desempeño de la concesión, en donde realmente encuentra solución final probablemente a partir de esta Audiencia Pública, con plasmar esta Carta de Intención, perfeccionada, en un acuerdo definitivo que varíe algunos puntos del contrato original.

4.14. Luego, procedió a mostrar algunas obras. El concesionario y el organismo han seguido haciendo obras, a pesar de no haber recibido a lo mejor ni el crédito externo del que hablaba el expositor por AA2000, y se ha movido con el flujo de caja, es decir, lo que se recauda de caja se fue invirtiendo en obras. Mostró obras relacionadas con algunos aeropuertos, como ser Bahía Blanca, Bariloche, Catamarca, Córdoba, Formosa, General Pico, Iguazú, Malargüe, Mar del Plata, Mendoza, Puerto Madryn, Resistencia, Río Cuarto, Río Gallegos, Rosario, Tucumán un plan de obras en tres años con un sentido federal y dedicado al sistema. Presentó cómo era esto hace tres años atrás, cómo se fue proyectando, cómo fueron realizándose las obras, y finalmente, cómo quedó, mostró algunas fotografías.

4.15. Expresó que el único modelo que podía seguir el Estado frente a las dimensiones que el Estado tiene, era el del actual contrato de concesión (concesionar treinta y tres aeropuertos todos juntos).

4.16. Con relación a las tasas manifestó que en esta Carta de Entendimiento no hay incremento de tarifas. Asimismo, realizó una comparación entre varios países mencionando lo siguiente:

- En Argentina el pasajero paga pro todo concepto de treinta con cincuenta, cuando la tasa promedio de los aeropuertos de la región es de treinta con doce.

- La tasa de embarque que se le paga a AA2000 es una de las más bajas.

- La tasa de cabotaje es ínfima, siendo el promedio de la región de siete con veinticinco dólares y en Argentina dos con cinco dólares. Señaló que esto es una política de Estado, que está tratando de resolver los problemas a los vuelos de cabotaje y a los habitantes que vuelan dentro de la República Argentina.

- La tasa de aterrizaje de cabotaje, respecto al resto de los países está bastante deprimida.

4.17. Luego explicó que el Organismo ha realizado un plan de infraestructura del sistema en base a la proyección de pasajeros que estiman, y que el plan del concesionario es parte de él. En ese orden, mostró y describió los planes que involucraban al Aeropuerto de Ezeiza y al Aeroparque, en este acto destacó que la OACI está propiciando que la actividad comercial dentro de los aeropuertos sea creciente, dado que es una forma de subvencionar los costos aeronáuticos.

4.18. Para terminar concluyó lo siguiente:

- El contrato de concesión inicial mostraba una rigidez en el Plan de Inversiones contractual. Este establece un procedimiento totalmente diferente.



- El contrato también fijaba un canon fijo, cuyo destinatario eran los aeropuertos que no fueron objeto de la concesión y no la cuenta única del Tesoro de la República Argentina. Se impone un sistema del quince por ciento de los ingresos totales.

- El contrato no preveía instrumentos específicos de regulación y este establece un sistema de contabilidad regulatoria y registro de inversiones, que seguramente hace mucho más fiable y le da mayor transparencia al seguimiento de la concesión.

4.19. Expuso que lo anterior era posible si tanto el Estado Nacional como el concesionario se proponen cumplir este contrato. La actividad del ORSNA seguramente va a poder estar garantizada porque va a ser más fácil supervisar de manera detallada este contrato, velar por la operatividad, seguridad, mantenimiento y mejora del sistema, y finalmente, representar y defender a los usuarios, a los cuales nos debemos, y que son los únicos que sostienen toda la actividad.

A continuación fue el turno del **Señor Edgardo Luis CARRANZA**, en calidad de particular interesado.

5.1. Aclaró que él participó de la acción judicial debido a la cual se suspendió por cincuenta y dos días la entrega de los aeropuertos, a que hiciese referencia el representante de la empresa. Expuso que la motivación de la misma era que los diputados del FREPASO se oponían al enfoque o la forma en que el gobierno estaba llevando adelante el proceso de concesión, por decreto y no por ley, no a la concesión en sí. Y como ello se estaba planteando ante la CORTE SUPREMA DE JUSTICIA, se planteó el tema de que no estaba constituido el ORSNA. Expuso que el gobierno de turno constituyó rápidamente el ORSNA, pero que la medida estuvo vigente hasta que se cubrió el lugar reservado para el representante de las provincias. Acto seguido, advirtió que hoy se está en la misma situación.

5.2. Recordó la mención realizada por el Brigadier OREFICE respecto a UBS quien participara del armado del pliego técnico de la licitación y las previsiones. Señaló que UBS tiene cierta vergüenza porque el informe no lo hizo la UBS sino que lo hizo una filial (UBS ARGENTINA SOCIEDAD ANONIMA) la cual no se sabe de dónde sacó los datos, destacando "el apuro de la concesión", y opinó que se estaba tras un negocio.

5.3. Expuso que los honorarios de UBS eran una proporción del canon y que cobró treinta y dos millones de dólares (32 mill/USD) que fueron depositados en una cuenta en Nueva York. En su momento los diputados del FREPASO hicieron una denuncia penal acusando al JEFE DE GABINETE y al SECRETARIO DE TRANSPORTE de aquél momento. Ese trámite en la JUSTICIA FEDERAL PENAL duró hasta no hace mucho, ha prescrito.

5.4. Señaló que lo expuesto explica las diferencias enormes entre lo que preveía y lo que en realidad fue.

5.5. Además, aclaró, respecto de lo que dijo el Brigadier OREFICE, que cree que las empresas aéreas no son usuarios en el estricto sentido que se plantea, son empresas comerciales que cargan al usuario sus costos y sus tasas, siendo éstos los únicos que utilizan los aeropuertos, no en forma comercial sino por necesidad.

5.6. Dijo que conforme a lo mencionado en su presentación escrita, ninguno de los oferentes de origen resultaba mejor o peor que el actual Concesionario, y que el secreto se centra en el control por parte del gobierno de turno. Por lo tanto, a su entender, la reponsabilidad del irregular desarrollo de la concesión, corresponde al poder político, al Poder Ejecutivo, Legislativo y Judicial debido a su lentitud para dar respuesta a los interrogantes planteados y a los baches que presentaba el contrato original.

5.7. Puntualizó que se está asistiendo al diseño de este acuerdo que reconoce las falencias del informe técnico en que se basó la concesión, que estipula la permanencia de las operaciones del Aeroparque en su



actual emplazamiento, que obliga al ESTADO NACIONAL a reconocer errores en su desempeño y lo transforma en un accionista del Concesionario, y que obliga a la Jefatura de Gabinete a hacerse cargo de los millonarios montos de inversión que el propio ESTADO NACIONAL negó al Programa 18, de apoyo a la actividad aérea.

5.8. Luego manifestó que deja planteadas unas preguntas: qué mecanismos de control de obras e inversiones se han diseñado, qué mecanismos aseguran la idoneidad de los funcionarios del ORSNA, por qué no hay representantes de las provincias en el ORSNA, quién y de qué forma se controlará al ministerio que se haga cargo del seguimiento de las obras e inversiones en los aeropuertos concesionados y no concesionados, y qué previsiones ha tomado para el caso de tener que trasladar dentro del período de la concesión las operaciones del Aeroparque a otro emplazamiento. Así, dijo que esperaba que los funcionarios presentes dieran respuesta.

5.9. Por último refirió a que en el año 2000 el Brigadier OREFICE le dio una visión clara de cómo era el sistema: un sistema integral que se partió como una pizza en dos partes, parte aire y parte tierra, La parte tierra se concesionó en parte, y la parte aire quedó a cargo del Estado.

5.10. Luego manifestó que él realizó un seguimiento referido a cómo el Congreso de la Nación debía responder con las partidas suficientes para esto, que tendrían que provenir del pago del canon o de una adjudicación de este canon. El Congreso, continuó, jamás dio esas partidas. También expuso que hace muy poco, cuando surgió el traspaso de manos militares a civiles del control de la aviación civil, fue al Congreso a ver cuál era la partida para obras y concluyó que vamos a tener muy buenos aeropuertos pero no parte aire segura, encontró que solo había tres millones de pesos (3 mill/\$) y eso lo motivó a hacer una denuncia contra la ministra de Defensa. Pero expresó que ni Pampuro, ni la Comisión de Presupuesto y Hacienda del Congreso se interesaron en el tema, considerando que esto demuestra la responsabilidad del Poder Legislativo al negar a los responsables del servicio público, de la seguridad del lado aire -esto es el comando de regiones aéreas-, los quinientos ochenta millones de pesos (580mill/\$) que tendría que reponer la Jefatura de Gabinete o el presupuesto nacional para devolverle seguridad al sistema aéreo.

5.11. A parte de lo mencionado en su presentación oral en la Audiencia, manifestó lo siguiente en el documento presentado:

5.11.1. Mencionó que desde el año 1960 a la fecha ninguno de los gobiernos democráticos consideró a la infraestructura aeroportuaria como una prioridad, situación que vino a salvar el Decreto N°375/1997.

5.11.2. Destacó la preocupación de esta norma tanto por el lado tierra, como el lado aire, este último efectivizado a través del Programa 18, de Apoyo a la Actividad Aérea, a cargo del COMANDO DE REGIONES AEREAS (CRA) de la FUERZA AEREA ARGENTINA (FAA). También resaltó de las funciones asignadas al ORSNA las siguientes:

- Propender a la obtención de la infraestructura aeroportuaria adecuada para satisfacer las necesidades de la actividad aeronáutica y asegurar su eficiente explotación.
- Fiscalizar la realización de las inversiones aeroportuarias de acuerdo a las normas nacionales e internacionales aplicables.

5.11.3. A continuación, enumeró los consorcios que hicieron ofertas en la licitación de la concesión.

5.11.4. Citó una declaración realizada por el presidente del ORSNA, Dr. Rodolfo BARRA, ante la COMISION DE TRANSPORTE de la HONORABLE CAMARA DE DIPUTADOS DE LA NACION, el 15 de abril de 1999. En la misma destacó que es un contrato complejo, que la mecánica general del sistema es que en los aeropuertos concesionarios se generen los recursos necesarios para ser invertidos en el desarrollo de los aeropuertos no concesionados, y que el contrato supone una prestación de un servicio público con un fuerte



componente de construcción de obra.

5.11.5. Frente a lo expuesto señaló la necesidad de que el PEN tuviera un especial control de las obras e inversiones, siendo el ORSNA y el CRA las piezas claves. En este orden manifestó que ninguno de los directorios del ORSNA se interesaron por el control de las inversiones y que dejaron de lado en reiteradas oportunidades los llamados de atención del CRA por la falta de gestión para obtener fondos que debían destinarse a obras e inversiones en los aeropuertos no concesionados, las inversiones que debía ejecutar la FAA para acompañar al Concesionario, y las de reemplazo y modernización de los sistemas de control de vuelos. Resaltó que esta situación se revirtió con el actual directorio.

5.11.6. Por otro lado, destacó que durante la discusión de la Ley de Emergencia en los primeros meses de 2002 tanto el justicialismo como el radicalismo se opusieron a la propuesta de condicionar la renegociación de los contratos de privatizaciones a que los concesionarios estuvieran al día en el pago de canon y en la realización de las inversiones obligatorias a que se habían comprometido, señalando que otro hubiese sido el resultado de aprobarse esa condición.

5.11.7. Por último, mencionó la necesidad de ajustar los controles del Estado en esta y otras concesiones.

Continuó con su exposición el **Sr. Mario FOLCHI**, como particular interesado.

6.1. Comenzó señalando que es abogado y doctor en derecho, y que hace más de cuarenta años que está íntimamente vinculado con la actividad aerocomercial y turística.

6.2. Refirió una definición de la política aerocomercial acuñada por él: es el conjunto de principios y normas que regulan la orientación definida del Estado frente a los problemas que presenta la actividad aerocomercial. Luego desmenuzó la definición:

- Conjunto de principios y normas. Expuso que hay varios principios pero resaltó dos: el de sana competencia y el de reciprocidad.

- Respecto a las normas (ley escrita y disposiciones legales) dijo que conforman el marco y demuestran y fijan una determinada política.

- Regulan la orientación definida del Estado, aclaró, lo que éste quiere y cómo lo quiere hacer.

- Sector aerocomercial. Se refirió a su contenido, destacando cuatro principales protagonistas:

- i) Estado que debe fijar una política, y controlar su cumplimiento.

- ii) Líneas aéreas que realizan la actividad aeronáutica propiamente dicha.

- iii) Infraestructura aérea que comprende los aeropuertos y todo lo que en tierra contribuye al desarrollo de la seguridad de esos vuelos.

- iv) Sector turístico, en su opinión la política del sector aerocomercial y la política turística deben estar claramente coordinadas.

6.3. Dijo que en nuestro país hemos tenido una política que calificaría de inestable porque hace mucho tiempo que no contamos con una política aerocomercial integral que abarque a todos estos protagonistas a la vez.

6.4. Así, continuó diciendo, nos encontramos ante la necesidad de una política clara, una política clara que empieza a definirse o a diseñarse.



Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

- 6.5. Al respecto mencionó que parece que va a haber un único organismo administrativo encargado de todo el sector aerocomercial, y señaló que esto va a cumplir con las propuestas de la OACI.
- 6.6. Luego se refirió a la profesionalización del sector y dijo que ese organismo único va a facilitar la profesionalización aunque ésta debería estar en manos del Estado y del sector privado.
- 6.7. A continuación volvió a hacer referencia al principio de sana competencia y dijo que hay países, entre ellos el nuestro, que no permiten fácilmente la libre competencia. Destacó que es imprescindible para el desarrollo, por ejemplo, del transporte aéreo de cabotaje en el país. Expresó que supone una actitud presencial y clara del Estado en la organización y el control de la actividad pero que no puede darse en el ámbito aeroportuario debido a su naturaleza monopólica. No obstante ello, dijo que en una sana política aerocomercial las líneas aéreas y los aeropuertos deben trabajar unidos y que todo aquello que tienda a generar confrontaciones no es útil, sino desgastante.
- 6.8. Rogó que se fije lo antes posible una política aerocomercial para todos los protagonistas para un mediano y largo plazo, siendo importante la modernización de las normas legales. En este orden se refirió a un proyecto de Código Aeronáutico elaborado por él y presentado en el Congreso, expresando que puede servir de base de trabajo.
- 6.9. Dijo que la definición de una política aerocomercial parece estar encaminada por la posibilidad de tener un organismo único para el sector y por la Carta de Entendimiento.
- 6.10. Señaló que es importante que después de mucho tiempo el Estado se está poniendo de acuerdo con el Concesionario para llevar adelante el proceso de infraestructura futuro.
- 6.11. Finalmente reiteró el ruego de que el Estado se preocupe en generar una política aerocomercial de mediano y largo plazo para todos los protagonistas que integran el sector.

Luego fue el turno del señor **Juan Manuel MARCENO**, en carácter de particular interesado

- 7.1 Se presentó como estudiante de ingeniería industrial y felicitó al Sr. Presidente por la celebración de esta Audiencia.
- 7.2 Expresó que la importancia de la Audiencia radica en lo que puedan expresar quienes reciben el servicio, debido a que las empresas, las instituciones y los legisladores tienen formas más efectivas de participar de la cosa pública.
- 7.3 Destacó que los aeropuertos están bien (hablando de Ezeiza y Aeroparque), pero que siempre pueden estar mejor. Señaló que ello dependerá del Plan Maestro.
- 7.4 Opinó que cree conveniente que se creen grupos de jóvenes profesionales y avanzados estudiantes de arquitectura e ingeniería ad honorem para participar como órganos consultivos, aprovechando esto como una experiencia que sirva a su currícula y también a los aeropuertos por concursar distintas ideas de las nuevas generaciones.
- 7.5 Con relación al tema del servicio, expresó que se siguen presenciando los lamentables momentos por los que tienen que atravesar los pasajeros. Refiriéndose a los problemas por demoras y cancelación de vuelos de Air Madrid y a que las líneas aéreas muchas veces venden más pasajes que los asientos que tienen para un vuelo, cuestionó ¿Por qué el aeropuerto no publica una estadística al respecto? Asimismo, cuestionó el valor de los pasajes y entendió que en esta Audiencia deberían dar la cara también las líneas aéreas, porque lo que importa es el servicio.



Continuando con el orden de expositores anotados, convocaron a la **Sra. María Lucía MOLTENI** como particular interesada. Como no se encontraba presente en la sala, seguidamente disertó el señor **Deolindo Ezequiel MENA**, como particular interesado

- 8.1 Manifestó su beneplácito por tener la oportunidad como usuario de expresarse.
- 8.2 Expresó que los usuarios siempre quieren tener lo mejor lo más barato posible, recordando que la tasa aeroportuaria de Ezeiza es de dieciocho dólares (USD 18) con un conflicto judicial de por medio, y que nunca se plantean si el servicio es bueno o no.
- 8.3 Señaló que se quiere un país del Primer Mundo y se pretende pagar servicios a precios irrisorios.
- 8.4 Observó que si en otro país, por el mismo aeropuerto y por los mismos servicios, se pagaran 36 dólares, como puede ocurrir en cualquier Aeropuerto de Latinoamérica, no habría Audiencia Pública.
- 8.5 Resaltó que si se quiere mostrar al mundo un país en serio, es bueno tener una puerta de acceso al país acorde a lo que un mundo globalizado hoy nos exige.
- 8.6 Puso de relieve que muchas veces los consumidores utilizan o ven como única vía de reclamo al Concesionario del aeropuerto, cuando en realidad muchos reclamos tienen que ser apuntados a las líneas aéreas, que son muy malas prestadoras de servicios.
- 8.7 Por último, apeló a los usuarios, y solicitó que piensen si lo que realmente reciben por lo que pagan es proporcional al dinero que desembolsan.

Lo sucedió en la exposición el **Sr. Carlos Alejandro DI BERNARDI**, en calidad de particular interesado.

- 9.1 Se presentó como ingeniero aeronáutico con especialización en la materia, con funciones docentes, centrándose, su mayor actividad en la Universidad Nacional de La Plata, en el grupo de trabajos aeropuertos. Manifestó que, en virtud de su experiencia, realizaría comentarios sobre planificación en relación al Acta de Entendimiento y el Contrato de Renegociación.
- 9.2 Opinó que hoy se está renegociando el contrato porque el contrato previo no se ha cumplido, y si no se ha cumplido es, entre otras cosas, porque ha tenido determinada rigidez, en su opinión.
- 9.3 Entendió que es fundamental hacer cualquier planificación -aeroportuaria en este caso- de acuerdo a indicadores y no a tiempo duro de hardtime. Es decir, por necesidad de un indicador específico que va a demandar una infraestructura, una instalación, un equipamiento y por ende un servicio. Y el indicador debería ser una calidad de servicio y no un determinado equipamiento con un nivel de inversión en un tiempo duro, cuando no sabemos si realmente el escenario se va a cumplir, porque de hecho hoy estamos acá, señaló, porque el escenario previsto hace años atrás no se ha cumplido. Entonces la planificación, que en principio es una cuestión de papel, a la larga repercute en forma muy significativa en el sistema.



9.4 Recordó que el aeropuerto es un sistema de transporte multimodal. Es un intercambiador modal de transporte. Por lo tanto, cualquier planificación que se haga en un aeropuerto debe estar inmersa en la planificación general del sistema de transporte nacional, y por qué no regional. Cuando digo planificación de transporte hablo de transporte terrestre, aéreo, marítimo, fluvial, y cada uno de ellos debería tener un plan estratégico de desarrollo en función del tipo de país que queremos.

9.5 Destacó que cuando habla de transporte aéreo se refiere a un plan estratégico aéreo de infraestructura aeroportuaria, un plan estratégico de infraestructura de equipamiento y de instalaciones de apoyo para la navegación aérea y a un plan estratégico de desarrollo de aviación civil.

9.6 Observó que estamos planificando y haciendo renegociación de contratos sin tener claro qué tipo de país queremos, definición política que cree fundamental.

9.7 Manifestó que si uno planifica un plan estratégico de transporte aéreo y ese plan estratégico de transporte aéreo tiene en sí el plan estratégico de infraestructura aeroportuaria, y de ahí se desprende la red, y de la red se desprende el rol de cada aeropuerto, vamos a poder tener un aeropuerto que no solo tenga buenas instalaciones en su interior sino también buenas instalaciones en todo lo que es su apoyo, en el acceso, en el espacio aéreo y así hacer un sistema de transporte aéreo un poco más seguro.

9.8 Continuó su argumento enfocándose en el punto diez de la Carta de Entendimiento que hace referencia al Plan Maestro. Al respecto, comentó que el parece adecuado:

- i) que el ORSNA defina los parámetros de planificación, aunque criticó que se hable de uso de los suelos por considerar que es algo que confunde (el uso de los suelos podría ser considerado como uno de los parámetros, pero no necesariamente el único);
- ii) que el ORSNA defina un reglamento de procedimientos para la elaboración de planes maestros, situación que en el contrato previo no existía;
- iii) que la OACI sea el elemento de referencia a los efectos el diseño y la planificación; y
- iv) que el Concesionario, ejecute el desarrollo del Plan Maestro en sintonía y en relación directa con la supervisión del ORSNA.

9.9 Remarcó, como aspectos tal vez no tan adecuados:

- i) que el órgano de control recién ahora esté haciendo un reglamento de procedimiento para planes maestros, cuando ya lo debería haber tenido con anticipación;
- ii) que el tiempo esgrimido de seis meses para el desarrollo de planes maestros tal vez sea un poco exiguo, teniendo en cuenta que son el desarrollo de treinta y tres aeropuertos y teniendo en cuenta el personal con que cuenta -tanto el órgano de control como AA2000-, para el desarrollo y control de estos planes maestros;
- iii) que se siguen definiendo inversiones, un Plan de Inversiones, que le me queda muy claro de dónde salen, por cuanto no se han realizado los planes maestros, y señaló a esto como un punto crítico; y
- iv) que le parece no del todo correcto poner en igualdad de condiciones a la OACI y a la IATA como elemento de referencia: la OACI le parece bien porque es un órgano supranacional, sin intereses particulares, mientras que la IATA es uno de los actores del



sistema y si bien es un usuario importante, hay que escucharlo, hay que tenerlo en cuenta, sigue siendo un usuario.

9.10 Expresó que no hay que olvidar que el usuario fundamental del sistema es el pasajero.

9.11 Finalmente, le pidió al Estado que en sus distintos organismos traten de hacer los esfuerzos necesarios para generar políticas de desarrollo sustentables a largo plazo, coherentes con disparadores de servicio, y no como se está haciendo en algunos casos, con disparadores a tiempos duros.

A continuación se llamó a exponer al **Sr. Mario Norberto PADIN**, en calidad de particular interesado, quien no se encontraba presente en la sala, por lo que expuso el **Sr. Juan Carlos BERTOLDI**, también como particular interesado.

10.1 Comenzó expresando que hace ocho años se creó un nuevo escenario en el país, en el campo de la administración y control de la actividad aeroportuaria: fue el inicio del concesionamiento de treinta y dos aeropuertos integrantes de un total de cincuenta y cuatro que conformaron el Sistema Nacional de Aeropuertos.

10.2 Continuó exponiendo que a partir de entonces compartieron esa actividad el COMANDO DE REGIONES AEREAS, el ORSNA y el Concesionario, cada uno en su rol: de autoridad aeronáutica, de organismo regulador y control de la actividad privada, y de administrador del aeropuerto, respectivamente. En ese orden, señaló que el actor principal y supuesto beneficiario de este sistema, el usuario, poco sabía y sabe aún de qué se trata esa actividad.

10.3 Entendió que en la Audiencia Pública se debía analizar y hablar del servicio público aeroportuario, definir qué es y para qué sirve; y después de agotado ese tema tal vez hablar del Concesionario y el organismo regulador.

10.4 Comentó que la actividad aeroportuaria es una actividad muy compleja, donde confluyen variados intereses, pero en donde el interés más predominante, en su opinión, es el interés económico, ya que se realizan reclamos por la tasa que se paga en los aeropuertos, sobre todo la tasa internacional. Señaló que quienes realizan estos reclamos no lo hacen muchas veces evidenciando una preocupación por la actividad aeroportuaria, sino que demuestran, más que nada, preocupación por generar honorarios judiciales, tratando de que estos sean cargados al Estado o al Concesionario, con un dudoso interés por el pasajero, pero sí con un marcado interés en el beneficio propio, dejando de lado el interés por la actividad aeroportuaria.

10.5 Manifestó que el interés del usuario de hoy y el de mañana, es que la tasa que paga hoy y la que pagará a futuro se refleje en inversiones, que se volcarán en obras y que estas obras deberán estar listas y a su disposición el día que concurra a un aeropuerto para abordar un avión.

10.6 Observó que hay quienes sugieren que la solución para mejorar la actividad es la rescisión del Contrato de Concesión, y opinó que esas personas no están pensando en la actividad.

10.7 Dijo que las desgracias que afectaron a las líneas aéreas son las mismas desgracias que afectaron a los operadores aeroportuarios del mundo. Por lo que solicitó, como usuario, a todas las partes involucradas en la actividad que se terminen las peleas entre unos y otros, ya que es hora de trabajar en forma integrada, cada parte asociada a la otra conformando un todo que funciona con único objetivo: brindar un servicio público eficiente, cuyo beneficiario es el usuario.



Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

10.8 Remarcó que es una actividad demasiado importante, generadora de oportunidades para el país, pero si se descuida, también es campo propicio de oportunistas que quieren a partir de ella sacar algo en su beneficio propio.

10.9 También señaló que hay personas y asociaciones que tratan de dividir y desintegrar la actividad, que nada sea coordinado, que se trabaje en compartimientos estancos, que los hechos sean sacados del contexto en que ocurren y presentados a la sociedad como lo peor del sistema, como por ejemplo mostrar al público, supuestamente, lo peor del control del tránsito aéreo y de la seguridad, pretendiendo iluminar las mentes de algunos y desprestigiar a quienes en este momento representan, por ahora, la autoridad aeronáutica del país, y ponen en duda la eficiencia de los organismos de control internacional, que en forma permanente auditan que nuestro país cumpla con los estándares internacionales de seguridad aérea, en lo que a la aviación civil y comercial se refiere.

10.10 En este marco recordó que nuestro país es miembro fundador y signatario de la OACI, y se somete voluntariamente al control en materia de seguridad aérea a la AGENCIA FEDERAL DE AVIACION DE LOS ESTADOS UNIDOS (FAA).

10.11 Esgrimió que se deben mostrar las cosas tal cual son, y de esa manera se logrará credibilidad, la suficiente y necesaria para que los usuarios, sepan de qué se trata, y estén convencidos de que todas las partes que integran la actividad se esfuerzan por brindar un servicio público eficiente y seguro.

Seguidamente el Sr. Presidente convocó al **Sr. Guillermo Eduardo FONTELA**, quien expuso en carácter de particular interesado.

11.1 Expresó que referiría su exposición a los planes maestros y explicó que es el tema probablemente más importante de una concesión de aeropuertos, el eje troncal a partir del cual se comienza a elaborar la verdadera planificación de todos los órdenes que suceden en la explotación de los mismos.

11.2 Recordó que conforme a la definición mencionada en el Glosario de la Carta de Entendimiento, un Plan Maestro es el documento que contiene a un nivel directriz general la evolución prevista de cada aeropuerto para todo el período de la concesión, considerando la demanda de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, análisis ambiental de los desarrollos proyectados, así como el nivel de satisfacción de los mismos, de acuerdo a las normativas y estándares internacionales y locales o nacionales.

11.3 Asimismo, apuntó que en atención al dinamismo que caracteriza a la actividad aeronáutica, se encuentra debidamente fundado un plazo no mayor a los cinco años para su revisión, siendo esto también lo recomendado por la OACI para dichos planes maestros.

11.4 Señaló que autorizada doctrina ha manifestado que la aviación ha experimentado en pocos años un progreso extraordinario como consecuencia de lo cual sus necesidades, problemas y funciones se han transformado y continúan variando a un ritmo vertiginoso, no tan sólo desde el punto de vista técnico sino también social.



11.5 Manifestó que el ORSNA tiene la obligación de contar con una herramienta idónea que le permita ejercer de manera eficiente el control de las obligaciones del Concesionario, al igual que implementar todas aquellas acciones necesarias para asegurar la eficacia de dicho control.

11.6 Observó que conforme el acuerdo, el ORSNA deberá suministrar los planos de uso de suelo de cada uno de los aeropuertos concesionados, a partir de lo cual será responsabilidad del Concesionario la presentación de los planes maestros respectivos, siendo este organismo el encargado de aprobarlos y autorizar sus modificaciones, como verificar su cumplimiento.

11.7 Expresó que la diversidad y complejidad de los temas abordados en el procedimiento para la elaboración, presentación y aprobación de los planes maestros de los aeropuertos del Sistema Nacional hacen de esa tarea una labor multifacética donde se interrelacionan, entre otros aspectos: las necesidades aeroportuarias y el estudio de la demanda, para lo cual es fundamental la información de los interesados en la operación y la metodología del trabajo; la infraestructura actual del aeropuerto, o sea, definición de aeronave crítica y la clave de referencia del aeropuerto; análisis de la capacidad y demanda, que obliga a tener un nivel de servicio acorde con los estándares nacionales e internacionales; etapas de desarrollo del Plan Maestro, donde se incluya análisis ambiental y un análisis económico que contemple tanto el financiamiento como los costos de explotación.

11.8 Interpretó que dada la diversidad de aspectos, sería conveniente que tratándose de una directriz general, en la que a pesar de que las obras se llevan a cabo con un total financiamiento por parte del Concesionario, deberían intervenir en su confección, aunque fuese a nivel de consulta, además del propio Concesionario, el ORSNA y algunas otras autoridades y entidades públicas y privadas interesadas.

11.9 Se cuestionó si hablando particularmente de la ecuación económica de financiamiento, algunos grupos y entidades que dicen representar a los usuarios finales realmente tienen en cuenta a éstos como individuos o sólo sus intereses particulares en las representaciones que asumen.

11.10 Mencionó algunos de los participantes que entendió deben ser necesarios en el sistema: el ESTADO NACIONAL, a través de sus distintos ministerios y/o secretarías que puedan intervenir en el uso de los aeropuertos; y por otro lado, las compañías aéreas, que son quienes en definitiva deberían suministrar sus proyecciones comerciales y políticas a desarrollar en cada uno de los aeropuertos involucrados.

11.11 Destacó que la relación entre Concesionario y líneas aéreas se hace a través de la Junta Unificadora de Representantes de Compañías Aéreas (JURCA), que no representa la totalidad de las líneas aéreas que operan en el país, por lo que esta tarea debería realizarse en forma individual con cada compañía aérea a fin de obtener información directa de las proyecciones del negocio de cada una de ellas para los próximos años.

11.12 Asimismo, manifestó que esa asociación parece pugnar más por su prevalencia individual que por la defensa de los intereses de los usuarios que representa.

11.13 Continuando con el tema de los participantes necesarios del sistema, señaló que resultaría importante incluir asociaciones de usuarios representativas y con trayectoria experimentada en la materia.

11.14 Expuso que si bien está previsto que tanto los planes maestros como los planes de inversión deben ser revisados cada cinco años a fin de actualizarse y reconsiderarse los objetivos que se sucedan en cada una de estas etapas, sería necesario que ambos planes se revisen teniendo especialmente en cuenta las opiniones vertidas por todos estos integrantes, de manera tal que los



recursos financieros y los proyectos establezcan una ecuación económica y física factible y conveniente para todas las partes.

11.15 Apuntó que debe tenerse en cuenta que desde el inicio de la concesión, en el año 1998, hasta la actualidad han sucedido acontecimientos externos e internos que han modificado o que al menos han potenciado las modificaciones a los planes maestros que pudieran haberse confeccionado en el origen de la concesión, por lo que un Plan Maestro que en tan poco tiempo se hace obsoleto no invita a que se cumplan efectivamente las inversiones que pueden haber estado previstas, lo que originaría posibles incumplimientos y que derivan, en definitiva, en nuevas renegociaciones contractuales o en algún tipo de sanciones al Concesionario, lo que se debería tratar de evitar y dejarlo exclusivamente para circunstancias excepcionales.

11.16 Manifestó que otro aspecto a considerar que deben incluir los planes maestros es la proyección del transporte de carga, dado que toma un carácter relevante en el desarrollo de la política económica del país. Por lo tanto, continuó, en la participación de la confección de los planes maestros deberían incluirse no sólo la proyección comercial de las líneas aéreas que transportan pasajeros sino también las compañías aéreas que transportan carga.

11.17 Por último, recalcó que dentro de las opiniones que puedan surgir, las asociaciones de usuarios que sean verdaderamente representativas pondrán todas las aspiraciones y necesidades que se puedan incluir dentro de las consecuencias de la construcción de los planes maestros.

Posteriormente se llamó a exponer al **SR. Edgardo AMARILLA**, en representación del **CONCEJO DELIBERANTE DE EZEIZA**.

12.1 Expresó que su municipio, gracias a la concesión, ha podido delinear un presente próspero y pujante, remarcando que se encuentra en el mismo el aeropuerto más importante del país, no sólo por el movimiento de pasajeros sino también por el movimiento de aeronaves, por lo que representa para la economía local, para la economía provincial y para la economía nacional.

12.2 Manifestó su esperanza de que su aporte se acerque a los empresarios para desarrollar actividades en el ámbito aeroportuario para que sigan invirtiendo, generando nuevos puestos de trabajo que beneficien a los vecinos de su distrito.

12.3 Señaló que el propósito del municipio es fomentar las inversiones, pero también están dispuestos a exigir y a colaborar en el control del cumplimiento de los compromisos.

12.4 Opinó que la comunidad aeroportuaria en su conjunto debe comprometerse con el éxito de la concesión, así como que todos los sujetos están obligados: el Concesionario, la Fuerza Aérea, Migraciones, Aduana, el Organismo de Control, los controladores de tránsito aéreo, los comerciantes del aeropuerto, las petroleras y las líneas aéreas.

12.5 Aclaró que es su responsabilidad indelegable y solidaria el exigir todo control criterioso en las obligaciones que del nuevo contrato surjan para el Concesionario, así como que a nadie le sirve un Concesionario al que le vaya mal y termine en la quiebra, ni que se enriquezca en forma irracional sin satisfacer las expectativas de orden y de interés público que se le han encomendado, y que no cuente con capacidad operativa, herramientas, expectativas suficientes, ni que vaya en contra de la comunidad en la que se encuentra el aeropuerto.



Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

12.6 Expuso que no tiene dudas de que el gobierno nacional, tal como viene realizando su gestión, defiende sistemáticamente los intereses de los ciudadanos con el mayor esmero y empeño en esta renegociación. Y manifestó su compromiso y acompañamiento en la tarea desarrollada.

12.7 Resaltó que AA2000 ha demostrado a la fecha su coherencia y solvencia, y el distrito ha visto crecer mucho su aeropuerto desde la privatización.

12.8 Observó que debe hacerse más, porque la obra está detenida en el tiempo y debe renovarse para poder seguir generando plena ocupación en el municipio, que debe llevarse a cabo la construcción de la planta de combustibles en forma conjunta con la empresa estatal ENARSA, siendo ello muy importante para que la prestación del servicio se desarrolle como en los mejores aeropuertos del mundo, siendo importante también por ser una alianza estratégica entre el sector público y el sector privado.

12.9 Reiteró su esperanza de que la renegociación traiga consigo la seguridad necesaria para que los empresarios desarrollen obras de infraestructura, como ser un hotel internacional.

12.10 Sugirió la creación y la implementación de una bolsa de trabajo integrada por el PEN, parte de la concesionaria y miembros del municipio de Ezeiza, para así poder atender la demanda laboral, la mano de obra calificada y no calificada de la comunidad de Ezeiza, hecho concreto e invaluable, no sólo de la concesionaria sino del ESTADO NACIONAL, en pro del bienestar de la gente y en la lucha contra la desocupación.

12.11 Por último, manifestó su deseo de que se llegue a un buen acuerdo que sea beneficioso para todas las partes actoras.

A continuación se convocó al señor **Oscar CICCÓ**, quien expuso en representación del **HOSPITAL DE EZEIZA**.

13.1 Agradeció a las autoridades de la Audiencia Pública por permitirle expresar sus ideas.

13.2 Felicitó a los funcionarios del Gobierno Nacional que han trabajado junto con el Concesionario del servicio aeroportuario, entre otros, en la búsqueda de soluciones para poner fin a un conflicto contractual que se venía discutiendo en el tiempo. Arribar al Contrato de Concesión, expresó, permitirá concretar en términos de transparencia y certeza el servicio y la relación entre el Estado y el Concesionario.

13.3 Con relación al Aeropuerto Ministro Pistarini destacó: a) la gestión del ORSNA, y de AA2000, que continuaron trabajando al margen de los vaivenes de la renegociación contractual en la prestación del servicio; y b) que el servicio no se vio interrumpido durante el desarrollo del Proceso de Renegociación. Asimismo señaló la importancia del servicio sanitario-asistencial y que éste tampoco se vio interrumpido por la falta de formalización del Contrato.

13.4 Comentó que resultó inminente la necesidad de abordar la problemática asistencial y que así nació, la propuesta de construcción del Hospital "Madre Teresa de Calcuta". Manifestó que pretende que la puesta en marcha no se agote en un proyecto técnico sino en una obra concreta y real. El crecimiento demográfico registrado en el partido de Ezeiza ha llevado a la necesidad de contar con una infraestructura que acompañe semejante crecimiento, de modo de cubrir las necesidades sanitarias de toda la población.



13.5 Resaltó que el Aeropuerto Ministro Pistarini, por su cercanía y ubicación genera en las poblaciones vecinas la necesidad de contar con asistencia en materia de salud ante eventuales siniestros aéreos.

13.6 Explicó que habla de un sistema sanitario orientado en dos sentidos: a atender los problemas habituales de salud de una comunidad en continuo crecimiento, y a la asistencia ante una eventual catástrofe. Destacó que tenemos la obligación de estar preocupados ante dicha eventualidad y para ello han diseñado un sistema asistencial que requiere la participación coordinada y eficaz de diferentes especialidades y servicios técnicos. Se ha conformado un Sistema de Emergencias del Aeropuerto de Ezeiza, incorporado al Plan de Emergencias Aeroportuarias. Aclaró que se cuenta con treinta ambulancias de alta complejidad para asistencia extrahospitalaria que contarán con equipamiento médico adecuado. Mencionó que el personal se capacitará para estar a la altura que las circunstancias impongan.

13.7 Destacó la gestión de funcionarios del Estado nacional, del municipio de Ezeiza, en la persona del intendente señor Alejandro Granados y del ORSNA por hacer de este Sistema de Emergencia sea un hecho concreto.

13.8 Manifestó que a veces no somos conscientes de los hechos que pueden suscitarse y de la respuesta inmediata que debe ponerse en marcha, hasta que eventualmente ocurren. Apeló a la memoria para recordar que en octubre de 1996 hubo una catástrofe aérea en Ezeiza.

13.9 Expresó que el aeropuerto constituye un instrumento para el desarrollo económico y social de la localidad en el que se emplaza y que fueron testigos del proceso de transformación de los aeropuertos que superó cualquier definición del contrato.

13.10 Argumentó que la Audiencia pública es el ámbito propicio de la participación ciudadana, el espacio para recibir opiniones, comentarios y críticas al contrato, porque todos los aportes enriquecerán, en definitiva, al servicio. Aclaró que no viene a destruir un contrato sino a construir un mejor servicio.

13.11 Cuestionó las críticas centradas en los aspectos económicos de las líneas aéreas y aclaró que no vienen a discutir asuntos de negocios, no siendo el fin, en su opinión, de la Audiencia Pública y que no importa la rentabilidad de las líneas aéreas ni del Concesionario.

13.12 Dijo que a su entender el aeropuerto, es socio de la comunidad, no lo es el Concesionario ni las líneas aéreas, que el aeropuerto, como entidad los trasciende. Por lo que expuso que nos despojemos de los sujetos involucrados y nos concentremos en el servicio.

13.13 Expresó que el avión ha sido uno de los grandes avances tecnológicos y compartió algunos datos estadísticos que dan cuenta de que el avión es el medio de transporte más seguro.

13.14 Finalmente agregó que no caben dudas de que el aeropuerto está integrado a la comunidad, y por ello la relevancia jurídica que importa la celebración de este contrato para toda la sociedad en general, pero en particular quiso destacar que esto sirve para los vecinos del partido de Ezeiza.

Siguiendo con el orden de los participantes, se convocó al señor **Luis PALMA**, quien se presentó en representación de la **MUNICIPALIDAD DE EZEIZA**.



- 14.1 Agradeció la posibilidad de verter la opinión que le corresponde al municipio de Ezeiza como parte interesada, ya que el principal aeropuerto que tiene nuestro país, se encuentra enclavado su distrito.
- 14.2 Observó que generalmente cuando se concede este tipo de temas los municipios donde están radicados los aeropuertos, no son tenidos en cuenta, ni ellos ni aquellas leyes que los regulan, por lo que consideró importante la oportunidad de poder manifestar lo que sienten al respecto.
- 14.3 Manifestó que la relación del municipio de Ezeiza con el aeropuerto es desde siempre, y fundamentalmente en los últimos doce años con la división del distrito. Así como que su relación de respeto tributario, se refiere fundamentalmente a los últimos cinco.
- 14.4 Expresó que en los últimos años, ha logrado a través de la empresa concesionaria, un importante acuerdo de crecimiento, ya que a través del tiempo y de una planificación de trabajo han logrado que el Aeropuerto Internacional de Ezeiza se transforme, para el erario municipal, en uno de los principales ingresos. Hoy ocupa el cincuenta por ciento (50%) de los ingresos de la tasa de seguridad e higiene. Asimismo, recalcó que en los últimos cinco años han crecido cuarenta veces en la recaudación a través de un accionar por parte del municipio y una comprensión por parte del Concesionario.
- 14.5 Realizó una salvedad, ya que no es igual el comportamiento de todas las empresas que funcionan comercialmente dentro del aeropuerto, toda vez que las empresas de aerolíneas son las que se resisten a pagar las tasas, plantean problemas, lo cual genera un ingreso disminuido que pone en peligro la prestación de servicio por parte de la municipalidad.
- 14.6 Mencionó que esas empresas, en representación generalmente de JURCA, sistemáticamente cuestionan el poder tributario del municipio. Señaló la necesidad de tener en cuenta que los municipios donde están radicados los aeropuertos son parte esencial en la negociación, y es parte esencial también que aquellos que van a operar cumplan con las obligaciones que tienen que cumplir.
- 14.7 Resaltó que esas empresas de línea, que solamente producen al municipio varios miles de pesos en desmedro de su recaudación, también lo hacen a nivel provincial, y por la ley de coparticipación se ve también mermada la recaudación del municipio. Por eso entendió necesario que estas cuestiones se tengan presentes.
- 14.8 Recordó que los municipios están reconocidos como autónomos desde la Constitución en la reforma del 1994. Por su parte, la Constitución provincial vuelve a respaldar en su capítulo único la posibilidad de que los municipios obtengan los propios recursos, y de ahí toda la legislación vigente, la Ley Orgánica de las Municipalidades y las ordenanzas vigentes, que para los municipios son ley.
- 14.9 Puso de relieve que así como se hace cumplir obligatoriamente a todos los ciudadanos, también es necesario que aquéllos que llegan a desarrollar su actividad dentro del municipio de Ezeiza lo puedan cumplir en igualdad de condiciones.
- 14.10 Por eso, y dado que en el caso de Ezeiza su relación con la concesionaria ha sido muy positiva para el crecimiento del municipio, solicitó que se tome en cuenta la importancia que tienen los municipios en todas las controversias que se desarrollan porque, en definitiva, es el lugar donde van a operar, donde desarrollan su actividad. Asimismo que hay que dar la posibilidad a los municipios de integrar toda cuestión de proyectos, de planes reguladores y de planes futuros.



Seguidamente el Sr. Presidente convocó a la Señora **Eliana Vanesa COUSO**, como particular interesado, quien no expuso por no encontrarse presente en la sala. Por lo tanto se llamó al Señor **Ricardo Omar GUTIERREZ**, quien expuso en carácter de particular interesado.

15.1 Agradeció la posibilidad de hablar en una Audiencia Pública. Comentó que es usuario asiduo de los aeropuertos, y entendió que los de la República Argentina antes eran un desastre de todo tipo. Destacó que aquí no siempre se usan las mangas para ascender y descender del avión. Comentó una anécdota que le sucedió en Comodoro Rivadavia.

15.2 Cree que el cambio rotundo que tuvieron algunos aeropuertos en estos últimos años es fundamental. Expresó que no sabe si la empresa AA2000 es en realidad la mejor empresa para esto, pero los cambios fueron tremendos, tanto que hoy se puede diferenciar los aeropuertos privatizados de los que no lo están.

15.3 Comentó que no sabe si dieciocho dólares (USD 18) es mucho o poco, pero que en Cuba le cobran veinticinco dólares (USD 25) y que aquel que sube a avión y no está muy preocupado a ver si el bar es un poco más caro o más barato, pero sí cuando hace todos los días, todas las semanas, un viaje, la diferencia en el costo de la tasa es un costo realmente importante.

15.4 Trajo anotaciones de cosas que le ocurrieron antes y después de la privatización.

15.5 Destacó que tenemos que darnos cuenta que estamos siendo visitados todos los días por miles y miles de turistas. Esos turistas entran por el aeropuerto, no por cualquier frontera. Y aquél que nos califica entra por ahí. Es decir que todo eso tiene una importancia, y AA2000 hizo de eso algo importante.

15.6 Señaló que acá hay un solo problema que son las empresas, las líneas aéreas, porque en ellas tenemos demoras y demás; subieron los precios de cabotaje.

15.7 Entendió que hay empresas privatizadas, que se han hecho bastante bien y hay empresas estatales que se privatizaron que fueron un desastre. Opinó que una de las pocas que se salvó del desastre del año 2000-2001 fue AA2000 porque seguían construyendo.

15.8 Agregó que, si AA2000 debe alguna platilla al Estado, cree que tenemos que hacer que el Estado participe también directamente en acciones o en la conducción. Pero que el Estado como tal siempre fue muy mal administrador. Destacó que en el contexto de gran desarrollo tenemos que darle una importancia a los aeropuertos y a las líneas aéreas. El dinero que ingresa en eso sirve para mucha gente.

15.9 Respecto a la seguridad, estamos todos hoy en día con que las líneas aéreas son un desastre, con que quien rige o quien tiene que rever es el Estado en eso, cree, pero las instituciones de tierra, aeropuertos y demás, que sean privados.

Expuso la señora **Graciela Irene DAVICCE DE PIZARRO**, como particular interesado.



- 16.1 Se presentó como simple ciudadana usuaria habitual de los aeropuertos provinciales, como así también del Aeropuerto de Ezeiza a raíz de sus actividades.
- 16.2 Señaló que los aeropuertos sufrieron una gran transformación, sobre todo Ezeiza y Aeroparque, a partir de la privatización de los mismos.
- 16.3 Expuso que a su entender se puede estar o no a favor de las privatizaciones pero que nuestro Estado tiene aún muchos temas pendientes para resolver en forma eficaz y eficiente.
- 16.4 Con relación al Aeropuerto Internacional de Ezeiza, expresó que resulta inevitable observar que el pabellón ya remodelado ofrece confort, fácil desplazamiento, baños del primer mundo impecables.
- 16.5 Opinó que, los aeropuertos tienen que estar preparados para ofrecer un buen servicio al usuario y que la puesta en valor que se le incorporó a Ezeiza es indubitable.
- 16.6 Expuso que el desplazamiento dentro del aeropuerto, los estacionamientos cubiertos y al aire libre y la remodelación de los locales, que ofrecen desde productos autóctonos como así también aquellos de interés general, convierten a Ezeiza y a Aeroparque en lugares acordes a la entrada a una gran ciudad como Buenos Aires, que hoy es visitada por múltiples turistas, sumado al movimiento intenso de aquellos pasajeros frecuentes, tanto nacionales como extranjeros.
- 16.7 No obstante, observó que hay cuestiones que evaluar, corregir y modificar. Mencionó que queda aún pendiente la modernización del otro pabellón, Pabellón A. También señaló que se debe considerar como prioritario y fundamental los temas relacionados con la seguridad.
- 16.8 Otro tema que aconsejó mejorar, como consecuencia de su observación en los tiempos de espera, son el estado y luces de las pistas, la suciedad y falta de conservación en las mangas. Apuntó también a un tema que consideró que en muchos casos es factor de disconformidad en los usuarios, como es la excesiva tasa aeroportuaria; piensa que es desmesuradamente alto a nivel internacional. Opinó que los impuestos, las tasas y contribuciones deberían volver al usuario con mayores beneficios.
- 16.9 Puntualizó que hasta en el pabellón remodelado aún debe impulsarse la competencia, porque ello le permitiría al público la posibilidad de optar, elegir por diferentes opciones de bares, restaurantes; etc.
- 16.10 Consideró que, el confort de los salones, que a no ser en las zonas de confiterías, son escasos y carecen de asientos para el público en espera y que se debería observar y mejorar el sistema de anuncios de los movimientos de arribos y partidas a través de micrófonos, ya que no es muy claro y sólo se da la información a través de las pantallas de TV, señaló que este modo por momentos, resulta insuficiente.
- 16.11 Si bien antes señaló la calidad de los baños, que son excelentes, sostuvo que se debe observar que en momentos de gran afluencia de público resultan insuficientes.
- 16.12 Se refirió al tema de la movilización de los pasajeros que quieren volver de Ezeiza sin auto, que van sin auto a la ciudad de Buenos Aires o distintos puntos del Gran Buenos Aires. Refirió que la mayoría de los aeropuertos internacionales ofrecen combis, vans, con diversidad de precios, con distintos servicios y a distintos lugares de la ciudad. Sugirió que podría considerarse el traslado hasta distintas estaciones terminales como Retiro, Constitución, Saavedra, que permitan la distribución del pasajero a distintos puntos del Conurbano.
- 16.13 Con relación al tema de los aeropuertos provinciales. Consideró que si bien hay aeropuertos como el de Salta o el de Córdoba que están jerarquizados para recibir al turismo internacional; el



punto opuesto se da en aquéllos que quedaron un poco olvidados, y citó por ejemplo a San Juan que tuvo pocas mejoras. Por eso reclamó que aquellos aeropuertos que no son redituables económicamente, que no tienen gran afluencia turística, también hay que recordarlos, también hay que modernizarlos, también hay que hacerle la puesta en valor.

16.14 Destacó que AA2000 es una empresa y como tal es lógico que pretenda ganar en su gestión. Se mostró a favor de la gestión privada. Pero opinó que el Estado debe ser un ente controlador; la realidad que persigue la empresa es la rentabilidad, y que debemos recordar siempre que presta un servicio público esencial y que debe priorizarse al ciudadano, al usuario, al público en general y, antes que nada, promover la seguridad pública de la comunidad, prestando un servicio adecuado y de confort a costos razonables y para la diversidad de público.

Se llamó al Señor **Héctor Rubén PERALTA**, particular interesado, quien no se encontraba presente en la sala.

El señor Presidente de la Audiencia manifestó que en el orden veintiuno se convocó, por acuerdo de partes, a la persona inscrita en el orden número sesenta y que luego, en el orden sesenta se llamaría al señor inscripto en el orden veintiuno. Conforme a ello, expuso la señora **María Soledad LAVANDEIRA**, en calidad de particular interesado.

17.1 Expuso que pertenece a la asociación civil ADEPAUT, cuya comisión directiva integra. Sostuvo que esta asociación tuvo siempre una preocupación primordial: la seguridad aérea de los usuarios, tanto en el uso y acceso a las instalaciones de los aeropuertos como cuanto ya a bordo de las aeronaves que deberán transportar a los pasajeros desde el aeropuerto de partida hasta el de destino de manera segura, eficiente y eficaz.

17.2 Afirmó que desde la privatización de los aeropuertos en el año 1998 se ha asistido a la desfinanciación del sistema por decisión del poder político de turno y que el decreto privatizador señala que los recursos provenientes de los aeropuertos concesionados debían sostener a los aeropuertos no concesionados, así, los ingresos proyectados por canon y tasas aeronáuticas debían ingresar al Tesoro Nacional y ser reasignados en las partidas presupuestarias a las imputaciones preestablecidas en el artículo 11 del Decreto N° 375. Al respecto, aseveró que ello no se verificó en la realidad.

17.3 Indicó que como consecuencia de ello, en el año 2001 ADEPAUT promovió dos acciones judiciales. La primera, iniciada en enero 2001, tuvo por objeto obtener una resolución judicial para que el ESTADO NACIONAL cumpla con las obligaciones emergentes del artículo antes mencionado. La segunda, iniciada en julio 2001, fue destinada a hacer cumplir el programa trianual de inversiones pactadas en el Contrato de Concesión original.

17.4 Manifestó que la Carta de Entendimiento plantea un nuevo escenario, que con ella se reediseñan las inversiones pactadas y se asegura, a través del fideicomiso, la efectiva aplicación de los ingresos a las obras necesarias que permitan estándares internacionales de seguridad en la actividad aeroportuaria. Dijo que entienden que es una propuesta superadora, pero opinó no soluciona las obras que no se hicieron en todo el período anterior y que fueron abonadas por los usuarios a través de las tasas.



17.5 Sostuvo que el Estado debe compensar de algún modo esta desfinanciación con una partida en el presupuesto nacional del año 2007.

17.6 Asimismo, resaltó la necesidad de reinstalar los controles para el seguimiento y la efectiva ejecución de las obras a realizar con los fondos del fideicomiso, y que se debe reinstalar esta potestad de control por parte del ESTADO NACIONAL y complementarla con la participación efectiva de las organizaciones involucradas en el quehacer aeroportuario, en especial las asociaciones de usuarios.

17.7 También, manifestó que otro punto a considerar es que la actividad aeronáutica deberá acompañar esta nueva etapa de inversiones aeroportuarias. De nada sirve tener aeropuertos seguros y calificados en los mejores estándares internacionales si las aerolíneas comerciales que operan no renuevan su flota con unidades de última generación, o cuentan sus aeronaves con sistemas operativos y de seguridad que permitan un vuelo seguro. Puntualizó que es menester que a tal fin las aerolíneas comerciales capaciten adecuadamente a sus tripulantes. Además, respecto a las tarifas manifestó que los usuarios están constreñidos a pagar una tarifa superior pero volando con las mismas viejas aeronaves con las que hoy cuentan las empresas. Y que así, no existe correlato entre las nuevas tarifas aéreas que los usuarios deben abonar con las aeronaves que los transportan. Por lo expuesto, manifestó que esto también deberá ser materia de análisis y consideración pro parte del ESTADO NACIONAL.

17.8 Finalmente, concluyó manifestando que resulta imperioso reinstalar los controles inherentes a las inversiones rediseñadas por el nuevo Contrato, financiadas con los fondos asignados al fideicomiso y efectuar una evaluación de prioridades de obras y servicios en todos los aeropuertos (concesionados y no concesionados). Y expresó que la actividad aeroportuaria y el transporte aerocomercial, ambos servicios públicos, están íntimamente concatenados y en su actuación deben tener una sola prioridad insoslayable: la seguridad de los usuarios.

A continuación fue llamado el **Señor Carlos ASENSIO** en representación de la **CAMARA DE COMPAÑIAS AEREAS DE LA REPUBLICA ARGENTINA (JURCA)**.

18.1 Manifestó que la Cámara está compuesta por cuarenta miembros, tanto transportadores internacionales como nacionales, y en esa condición expresaron su posición.

18.2. Recalcó que en los fundamentos de la renegociación integral del Contrato de Concesión se menciona la especial situación por la que atravesó la industria pero que no se hace referencia al impacto de ella en las líneas aéreas. En ese sentido mencionó que las ventas de pasajes aéreos en el mercado argentino tuvieron una caída del cincuenta y ocho por ciento (58%) entre el año 2000 al año 2002. La crisis, continuó, no sólo afectó el tráfico sino también el ingreso medio, ya que para poder mantener la actividad hubo que bajar la tarifa media en un treinta con seis por ciento (30,6%) en esos dos años, y que luego durante el 2005 comenzó el aumento notable del combustible.

18.3. Debido a lo manifestado, cuestionó que las líneas aéreas no fueron consultadas en la renegociación, aún siendo el usuario número uno del Sistema Nacional de Aeropuertos. Al respecto, señaló que previamente, en el desarrollo de la Audiencia, alguien cuestionó que las líneas aéreas no son usuarios, y que en base a ese contexto no sabrían en qué renglón colocarse, pero si ellos no son usuarios de aeropuertos, se preguntó quién puede decir que lo es.

18.4. Con relación al contenido de la Carta realizó las siguientes manifestaciones:



Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

18.4.1. Debido a que se conceden al ORSNA amplias facultades para la gestión de la concesión expresó que debería quedar claramente definida la participación de las líneas aéreas en el órgano consultivo de dicho organismo.

18.4.2. Solicitó la participación de las líneas aéreas en la reglamentación de asignación de slots que llevará a cabo la SECRETARIA DE TRANSPORTE con participación de la FUERZA AEREA, el ORSNA y AA2000.

18.4.3. Dijo que no están de acuerdo con que los proveedores de las líneas aéreas puedan ser determinados por el Concesionario, ya que ello podría contribuir a la generación de monopolios en los principales servicios de los aeropuertos.

18.4.4. Opinó que debería suprimirse la facultad que se establece al ORSNA de reglamentar la certificación de las deudas de operadores aéreos y para asegurar el pago anticipado de las tasas de aquellos operadores que tengan deudas con la FUERZA AEREA, demás organismos estatales y AA2000 por considerar que esto afecta el derecho que tienen las líneas aéreas en controvertir la causa de la obligación.

18.4.5. Cuadro tarifario.

18.4.5.1. Respecto a que la Carta de Entendimiento consigna que el pago de las tasas deberán ajustarse al régimen instituido por los Decretos 577/2002 y 1910/2002 expresó que es un procedimiento anómalo que carece de juridicidad, ya que ambos decretos se encuentran cuestionados judicialmente y por tanto su legitimidad está condicionada a una decisión final de la Justicia. Mencionó que si bien hasta el momento ninguna causa se encuentra firme, hay tres acciones que tienen Air France, Mexicana y LAN como cabeza de expediente, y que se encuentran ante la CORTE SUPREMA DE JUSTICIA, además de la causa "Procurar" en la cual participan varias compañías. En ese orden, expresó que pretender la ratificación de los decretos a través de la Carta de Entendimiento implicaría desconocer la potestad jurisdiccional de la CORTE SUPREMA DE JUSTICIA.

18.4.5.2. Cuestionó que no se hace mención a la necesaria relación de las tasas con el costo del servicio que debería mantenerse de acuerdo a las recomendaciones de la OACI.

18.4.5.3. Señaló que no se da ninguna precisión sobre los criterios a emplear en la revisión periódica de las tasas.

18.4.5.4. Consideró que, producto de la dolarización de las tasas internacionales, se está autorizando un incremento de las mismas superior al doscientos diez por ciento (210%). Puntualizó que esto, a su vez, genera una gran diferencia entre las tasas para vuelos internacionales y de cabotaje, que oscila entre cuatrocientos veintiséis por ciento (426%) en el costo de estacionamiento y mil cuatrocientos noventa y siete por ciento (1.497%) en las tasas de aterrizaje. Entendió que es más que un subsidio cruzado, dado que ambas diferencias son difíciles de explicar. Indicó que si bien las Líneas Aéreas están dispuestas a considerar un incremento de las tasas, consideran un incremento inaceptable el que triplica los valores en pesos, y que sin perjuicio de considerar que las tasas deberían ser fijadas por ley del Congreso, las líneas aéreas han manifestado en reiteradas oportunidades a las autoridades competentes, que frente a la posibilidad de que las mismas se fijen en dólares debería considerarse una reducción de las mismas en esta moneda, ya que ello significaría reconocer un importante aumento en pesos. Mencionó, como ejemplo que, un descuento del treinta por ciento (30%) en las tasas en dólares, el incremento para el Concesionario sería de un ciento diecisiete por ciento (117%).

18.4.6. Meritó que el único importe reclamado por el Estado en el balance de reclamos mutuos, es la falta de pago del canon, lo cual alcanza a setecientos ochenta y nueve millones de pesos debido a que se lo pesificó desde el año 2000, a pesar de que la ley de emergencia económica es de enero de 2002.



18.4.7. Cuestionó que el Estado no exija ninguna compensación por la falta de inversiones que debería haber realizado el Concesionario y que no hizo, ya que ello afecta las obras de infraestructura de los aeropuertos y, al no reclamarlas, no se recuperan ni ahora ni en el Plan de Inversiones futuras. Expresó que si el Concesionario hubiese cumplido en un ciento por ciento con las obligaciones que asumió en el año 1998 tendríamos señores aeropuertos en todas las provincias de la Argentina.

#### 18.4.8. Plan Económico Financiero.

18.4.8.1. Manifestó que la estimación de crecimiento de tráfico realizada por el ORSNA de un tres con cinco por ciento (3,5%) anual, en la cual se basa el Plan Económico, es bastante conservadora, ya que la evolución histórica del tráfico de pasajeros de 1990 a 2006, a pesar de la crisis de 2002 al 2003, muestra un crecimiento del cuatro con seis por ciento (4,6%). Y señaló que esta diferencia puede significar un incremento de los ingresos del período superior a los ciento cuarenta millones de pesos.

18.4.8.2 Con relación a los gastos señaló que faltan detalles de los datos presentados que hacen difícil evaluar los resultados, asimismo, indicó que hay algunos gastos, como el de Matriz, que en principio no tiene explicación ya que el Concesionario es una empresa argentina y no una sucursal de empresa extranjera. Otro gasto que debería ser explicado, a su juicio, es el de Servicios Contratados ya que consideran que es muy elevado debido a que representa el diez con ocho por ciento (10,8%) de los egresos y supera incluso al gasto de Personal, que representa el cinco con tres por ciento (5,3%) de los egresos.

18.4.8.3 En el documento presentado ante la UNIREN cuestionan que la proyección se realice en pesos con una previsión de inflación de cero por ciento (0%) y sin considerar variaciones del tipo de cambio nominal a lo largo de todo el período de la Concesión, debido a que esto impide visualizar los efectos de una eventual devaluación en los resultados económicos del Concesionario con un importante aumento mayor en los ingresos que en los costos.

#### 18.4.9. Plan de Inversiones.

18.4.9.1. Observó que en la Carta de Entendimiento no se prevé la recuperación de las inversiones que el Concesionario dejó de realizar desde la concesión de los aeropuertos hasta 2005 y que ascienden a mil ochenta millones de pesos (1.080 mill/\$). Señaló que según los informes del ORSNA desde 1999 a 2005 de una inversión de mil quinientos ochenta y ocho millones de pesos (1.588 mill/\$) prevista en la concesión se realizaron únicamente quinientos ocho millones (508 mill/\$), es decir sólo el treinta y dos por ciento (32%) de lo comprometido.

18.4.9.2. Expresó que a partir de 2006 las inversiones previstas también son inferiores a las que se habían previsto en la concesión. Las inversiones totales previstas en la Carta de Entendimiento para el período 2006-2026 ascienden a dos mil ciento doce millones de pesos (2.112 mill/\$). En la concesión para este mismo período se habían previsto inversiones por mil ciento dieciocho millones de dólares (1.118 mill/USD) que al cambio actual serían tres mil cuatrocientos ochenta y siete millones de pesos (3.487 mill/\$). Es decir que en este período quedarían sin realizar mil trescientos setenta y cinco millones de pesos de inversión (1.375 mill/\$). Lo cual sumado a la inversión no realizada hasta 2005 da un déficit total de inversión de dos mil cuatrocientos cincuenta y cinco millones de pesos (2.455 mill/\$).

18.4.9.3. Asimismo, cuestionó que no hay un compromiso fijo de inversiones para el largo plazo debido a que el Plan de Inversiones se establece sólo para el período 2006-2010, mientras que de 2011 a 2028 serán determinadas por planes quinquenales, que deberán ser aprobados, revisados y fiscalizados por el ORSNA.

18.4.10. Solicitó una aclaración de la incorporación en el resultado económico de los siguientes rubros por considerar que no corresponde su consideración en el cálculo de utilidades, a saber: la amortización por reclamos mutuos, la variación del capital de trabajo y los intereses por los llamados reclamos mutuos. Señaló que aún aceptando la inclusión de todos estos rubros, la utilidad promedio anual en el período de la



concesión alcanza a doscientos cuarenta y siete millones de pesos (247 mill/\$), lo cual representa el veintiséis con cinco por ciento (26,5%) de los ingresos. Expresó que son cifras que es muy difícil de ver en el transporte aéreo e incluso en muchas actividades de la economía mundial y que esto es producto de haber obtenido la dolarización de sus ingresos con una valorización de más del doscientos diez por ciento (210%), contra una inversión y pesificación del canon y de sus inversiones.

18.5. Asimismo, frente a una interrupción realizada por uno de los oyentes, respondió que las líneas aéreas se encuentran regidas por acuerdos internacionales y así como las líneas argentinas que vuelan a otros países no pagan tasa de municipio, lógicamente las que vuelan del exterior hacia la Argentina tampoco los pagan.

18.6. Terminó su exposición resumiendo lo siguiente:

- a) Les parece desproporcionado el aumento implícito del doscientos diez por ciento (210%) en las tasas y que no se han tenido en cuenta los numerosos reclamos realizados por la CAMARA DE COMPAÑIAS AEREAS, tanto administrativa como judicialmente.
- b) No queda definida la forma en la cual se realizarán los futuros ajustes y ello puede afectar negativamente la evolución del transporte aéreo internacional.
- c) La asignación de slots es vital para las líneas aéreas y es necesario prever su participación en dicho proceso.
- d) Las inversiones previstas son insuficientes, ya que no se contempla recuperar las inversiones no realizadas por el Concesionario desde 1999 y las futuras son inferiores en un cuarenta por ciento (40%) a las previstas originalmente.
- e) Debería dejarse sin efecto la facultad del ORSNA para la certificación de deudas de operadores aéreos ya que ello afecta el derecho a poder controvertir la causa de la obligación.
- f) Al dejar en manos del Concesionario la designación de los proveedores de servicios en el aeropuerto, existe un riesgo potencial de que esto pueda ser fuente de creación de monopolios.
- e) En su presentación escrita agregaron que no han sido tenidos en cuenta los numerosos reclamos realizados por la Cámara tanto por la vía administrativa como la judicial.

Seguidamente fue llamada la **ASOCIACION LATINOAMERICANA DE TRANSPORTE AEREO (ALTA)**, representada por el señor **Alexander DE GUNTEN**.

19.1. Agradeció la oportunidad de presentar sus preocupaciones sobre la renegociación del Contrato de Concesión entre el gobierno y AA2000.

19.2. Expresó que la ASOCIACION LATINOAMERICANA DE TRANSPORTE AEREO (ALTA) –anteriormente AITAL- es una entidad de derecho privado sin ánimo de lucro, fundada con el propósito de apoyar a la industria de la aviación comercial de Latinoamérica y del Caribe y defender sus intereses en diversas áreas. Su objetivo es tener una industria más segura, eficiente y sólida, que beneficie a los usuarios. En la actualidad cuenta con treinta y tres miembros en la región, quince de ellos operan aquí en la Argentina.

19.3 Manifestó que con mucha preocupación se presentaron en la Audiencia para que el público y el usuario vean el gran error que se quiere formalizar.



19.4. Cuestionó que las líneas aéreas y/o sus asociaciones no fueron involucradas en esta renegociación, en contra de los delineamientos de la OACI, organismo que regula la aviación civil a nivel mundial y de la cual Argentina es miembro. Señaló que, debido a ello, se vieron forzados a registrar sus preocupaciones en esta Audiencia y a través de estos documentos. En el documento presentado se hace referencia a dos documentos de la OACI:

- Documento 9082/7 Políticas de la OACI sobre Derechos Aeroportuarios y por Servicios de Navegación Aérea, Punto 3.1

- Circular 284 AT/20 de la OACI – Privatización en los suministros de aeropuertos y servicios de navegación aérea, Puntos 4.1 y 4.9.

19.5. Dijo que si se analiza con detalle la Carta de Entendimiento suscrita entre UNIREN y AA2000 se encuentran las siguientes aberraciones:

19.5.1. El nuevo entendimiento entre la UNIREN y AA2000 prevé una tasa interna de retorno para AA2000 del dieciséis con cinco por ciento (16,5%). Es inaceptable que a un negocio monopólico, controlado por el gobierno, se le dé un retorno garantizado de más de un dieciséis por ciento (16%), el cual será pagado por los usuarios, tanto pasajeros, exportadores, importadores y aerolíneas.

19.5.2. El nuevo cuadro tarifario que establece los montos máximos a cobrar por Concesionario fija tarifas diferentes para operadores internacionales y domésticos. También fija las tasas y tarifas en dólares para las operaciones internacionales y en pesos argentinos para las operaciones domésticas. Al respecto realizó las siguientes observaciones:

i) Esto crea un subsidio muy fuerte de las operaciones internacionales a las operaciones domésticas. Como ejemplo, la tasa de aterrizaje para operaciones internacionales es mil quinientos por ciento (1.500%) más alta que para operaciones domésticas, para el mismo tipo de avión, en el mismo aeropuerto.

ii) También crea una discriminación contra la industria aérea versus la naviera ya que los puertos marítimos otorgaron un descuento del veinte por ciento (20%) cuando se pesificó la moneda, tratamiento muy diferente al que se está dando a la industria aérea.

iii) Además, se crea una tasa de uso de aeroestación a los pasajeros en transferencia, es decir, aquellos pasajeros que habiendo arribado al aeropuerto de un determinado vuelo continúan su viaje en un vuelo distinto. La creación de esta nueva tasa a los pasajeros en transferencia va en contra de la definición del Reglamento General de Uso y Funcionamiento de Aeropuertos de OACI. Esta nueva tasa atenta contra el tráfico de conexión en los aeropuertos argentinos y la posibilidad de establecer hubs o centros de distribución eficientes en Argentina, de nuevo, atacando la competitividad del país.

19.5.3. Se establece un proceso de revisión anual de la ecuación económico-financiera contractual, y quedan sin efecto las disposiciones del anterior contrato referidas a la cláusula de ajuste de productividad. Consideró que acá se abre el espacio para la revisión y alza de tarifas, básicamente al antojo del Concesionario y su socio, el gobierno, a través del ente regulador, quedando el usuario desprotegido. También se desestimula cualquier esfuerzo de eficiencia por parte del Concesionario, al eliminar las cláusulas y factores de productividad.

19.5.4. De los reclamos mutuos mantenidos entre el Estado y AA2000 al 31 de diciembre de 2005 surge un saldo a favor del Estado de ochocientos cincuenta millones de pesos (850 mill/\$). Parte de este saldo se entrega al Estado en forma de acciones. Es decir, el Estado y AA2000 pasan a ser socios en el negocio aeroportuario. Al ser accionista de tal, esto no sólo desvirtúa el espíritu del proceso de concesión, donde el Estado entregaba toda la responsabilidad de manejo e inversión a un tercero, sino que crea una situación muy nociva en la cual el controlador de un negocio monopólico es al mismo tiempo socio del mismo negocio.



Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

19.5.5. No ha habido ni se prevé participación o consulta alguna de los principales usuarios, las aerolíneas, al momento de definir el Plan Maestro o en los procesos de aprobación de dicho plan como recomendado por la OACI. Esto, basado en experiencias previas, resultará en la imposición de inversiones en infraestructura no requeridas y, posiblemente, no necesarias. Es por ello que se apela a que se respeten las recomendaciones de la OACI sobre consultas con los usuarios. En el documento presentado ante la UNIREN se extiende esta observación a la aprobación de los planes de inversiones.

19.5.6. El monto de las inversiones que se definen en la Carta de Entendimiento no es equivalente al que se estipuló en el Contrato de Concesión original. Esto genera menores obras de infraestructura y mejoramiento al sistema nacional aeroportuario. No está claro en la industria qué inversiones originalmente comprometidas serán canceladas y quién se va a beneficiar de dichos ahorros.

19.5.7. El Contrato de Concesión original estipulaba un canon a ser pagado por AA2000 de ciento setenta y un millones de dólares (171 mill/USD), que más tarde se convirtieron en ciento setenta y un millones de pesos (171 mill/\$), a un cambio de tres por uno. Este canon, en su gran mayoría, no fue pagado por el Concesionario. La renegociación del contrato establece un canon a ser pagado por AA2000 equivalente al quince por ciento (15%) de la afectación específica de los ingresos de la concesión. En otras palabras, AA2000 pasa de pagar un canon fijo a un canon variable que dependerá de sus ingresos percibidos. El gobierno aporta a las inversiones de infraestructura aeroportuaria que debe hacer AA2000 y con esta nueva fórmula se presenta una situación de desinversión por parte del Concesionario, que no sólo aportará menos al gobierno sino que ahora debe invertir menos dinero para las obras previstas. De nuevo, un gran negocio monopólico.

19.6. Concluyó que, la REPUBLICA ARGENTINA, al ser miembro de la OACI, tiene un compromiso de hacer cumplir las recomendaciones que este organismo internacional plantea en materia de aviación civil y, en este caso específico, sobre el tema de la consulta con los usuarios. La renegociación del contrato de AA2000 no ha seguido esos delineamientos.

19.7. Expresó que el nuevo modelo de negocio que esta renegociación crea -gobierno que al mismo tiempo es socio y regulador de un negocio monopólico que controla- significa un gran efecto económico negativo para los pasajeros y las líneas aéreas que operan en la Argentina.

19.8. Finalizó mencionando que conforme a todo lo expuesto, apoyan la petición de que se rescinda la concesión del contrato concedido a AA2000.

19.9 Asimismo, en el documento presentado por ALTA se cuestionaron las facultades de AA2000 contenidas en la Carta de Entendimiento con relación a las Operaciones en Plataforma por considerar la posibilidad de prácticas abusivas monopólicas, conforme a experiencias con el concesionario con este tipo de acciones en otros países.

Siguiendo el Orden del día, se llamó a la **ASOCIACION CIVIL POR LA IGUALDAD Y LA JUSTICIA (ACIJ)**, representada por el señor **Gustavo MAURINO**, quien no se encontraba presente en la sala.

A continuación se llamó a los señores **Martín SIGAL** y **Ezequiel NINO**, ambos en calidad de particulares interesados. Debido a que no se encontraban presente en la sala, realizó su exposición el señor **Martín YOUSSEFIAN**, como particular interesado.



20.1 Opinó que conforme surge del expediente administrativo que sirve de antecedente a la Audiencia Pública, el proceso de renegociación resulta de muy difícil justificación y que el ESTADO NACIONAL y el PEN debería aplicar la ley y el Contrato de Concesión vigente y proceder a terminar y rescindir dicho contrato, dados los incumplimientos gravísimos, severos e injustificables del Concesionario a sus obligaciones legales.

20.2 Así, manifestó que a partir del examen de las actuaciones administrativas del caso hay una serie de circunstancias que impiden en forma terminante que el Concesionario detente siquiera por un día más su condición de tal. Al respecto, sostuvo que éste incumplió en forma injustificada sus dos obligaciones principales: el pago del canon comprometido y la realización de las inversiones obligatorias.

20.3 Con relación al primer punto, puntualizó que al momento de participar en la licitación pública que da origen a la concesión, AA2000 ofreció el pago de un canon que sabía sería de difícil o casi imposible cumplimiento y procedió inmediatamente formular reclamos administrativos al Estado nacional que perseguían el reconocimiento de supuestos daños y perjuicios a fin de compensar sus incumplimientos con presuntos incumplimientos del concedente.

20.4 Además indicó que del Acta de Entendimiento queda claro el incumplimiento real y la debilidad absoluta del Concesionario. En tal sentido sostuvo que del texto de la Carta el Concesionario reconoce adeudar al ESTADO NACIONAL nada menos que ochocientos cuarenta y nueve millones de pesos (849 mill/\$), como fruto de la transacción de reclamos mutuos, transacción que señala como improcedente. En esas condiciones, señaló las siguientes conclusiones:

- i) que es innegable que casi la totalidad de los reclamos que el Concesionario formulara carecían de sustento alguno;
- ii) que el grado de incumplimiento demostrado resulta incomparable con los alegados incumplimientos del Estado, que por otra parte no están probados;
- iii) que el Concesionario no tuvo ni tiene justificación alguna para haber eludido el pago del canon desde el inicio de la concesión.

20.5 A continuación hizo referencia al informe jurídico acerca de esta concesión emitido por la Comisión creada por el Decreto N°301/2001, en cuanto consideraba que desde el punto de vista legal no existía comparación posible entre los incumplimientos en que incurrieron las partes, entendiendo que la solución jurídica a los problemas existentes se encontraba en la aplicación de la ley y en el cumplimiento estricto del Contrato de Concesión por parte de AA2000. Es decir, en términos simples, que ya en el año 2001 la solución a los planteos obstructivos del Concesionario era exigir el cumplimiento de sus obligaciones y, de lo contrario, rescindir la concesión por culpa exclusiva del Concesionario.

20.6 Con respecto a las inversiones comprometidas el Sr. YOUSSEFIAN planteó una gran indignación, más aún, dijo, cuando se verifica que el incumplimiento del Concesionario es precedente a la emergencia económica. Así, indicó que existen en las actuaciones administrativas infinidad de informes, auditorías y relevamientos que dan cuenta del total incumplimiento del Concesionario a sus obligaciones de inversión. Refirió que lo más grave es que en el Acta de Entendimiento ni siquiera existe un intento de compensación de tal incumplimiento, sino que es borrado de la memoria contractual.



20.7 Así, planteó que ante tal grado supremo de incumplimiento del Contrato de Concesión resulta incomprensible que debamos analizar si corresponde o no la renegociación cuando corresponde aplicar la ley y terminar esta concesión. Asimismo, expresó que los funcionarios no pueden suscribir el instrumento que se somete a consideración.

20.8 Opinó que si el ESTADO NACIONAL considera procedente modificar radicalmente la modalidad de la concesión, compensando los incumplimientos del Concesionario mediante la adquisición de una participación accionaria, en este sentido, sostuvo preguntarse por qué se debe pagar ochocientos cincuenta millones de pesos (850 mill/\$) para adquirir una participación en una concesión que el Estado puede adquirir gratuitamente. Además que si el Estado considera estratégica su participación en el sector lo que debe proceder es a la rescisión del Contrato de Concesión y establecer un nuevo modelo, en forma gratuita, sin comprometer el patrimonio común y sin que se deban aceptar los incumplimientos del Concesionario.

20.9 Así, continuó manifestando que es claro que no existe tampoco riesgo que justifique actuar de otro modo ya que la amenaza de eventuales acciones legales del Concesionario contra el Estado hoy no es tal. Fundó esta apreciación en que del texto del Acuerdo surge que la eventual compensación de reclamos muestra un balance insalvable para AA2000.

20.10 Además destacó que el monto de la deuda es ilegal, pues el Estado está aceptando que el pago sea compensado con reclamos de daños y perjuicios que respetadísima doctrina considera que no pueden ser aceptados en sede administrativa y que requieren obligatoriamente de un previo reconocimiento judicial.

20.11 Además, indicó que frente a los permanentes incumplimientos del Concesionario, se nota una ausencia de sanciones de parte del ente de control y la intención de premiar dichos incumplimientos con esta renegociación contractual.

20.12 Opinó que el Concesionario ha actuado de manera obstructiva frente al concedente a nivel administrativo y especialmente, judicial donde ha reeditado y reiterado la denominada "teoría Dromi", teoría consistente en crear un caso judicial donde tal caso no existe o en litigar en extrañas jurisdicciones, como por ejemplo Resistencia, y obtener, sentencias judiciales que serían consideradas inviables incluso por un estudiante inicial de Derecho.

20.13 Expresó que este Concesionario ha actuado de manera similar al Concesionario de CORREO ARGENTINO S.A. y recordó que en ese caso se había procedido a la rescisión. El expositor remarcó la permanente impunidad que se verificó a través de los ocho años de concesión y que dicha situación de ninguna manera puede aceptarse.

20.14 Conforme a lo expuesto, finalizó solicitó al ESTADO NACIONAL que, en aplicación de la ley y en cumplimiento de las obligaciones que le caben, proceda a rescindir el Contrato de Concesión de AA2000.

Posteriormente la presidencia convocó al Señor **Jorge Alberto GARCIA MENA, DEFENSOR DEL PUEBLO DE LA PROVINCIA DE TUCUMAN**, quien no expuso por no encontrarse presente.

Luego el Señor Presidente expuso que, por acuerdo de partes, se posponía momentáneamente la intervención de IATA y sus representantes, y convocó a la **ASOCIACION DE**



**PROTECCION CONSUMIDORES DEL MERCADO COMUN DEL SUR (PROCONSUMER)**, representada por el Señor **Ricardo Leandro NASIO**, quien no se encontraba presente. Por lo que, continuando con el Orden del Día, expuso el Señor **Facundo OZAN CARRANZA**, como particular interesado.

21.1 Comenzó indicando que según el Decreto N° 375/1997 los usuarios deben tener asegurados la igualdad, el libre acceso y la no discriminación en el uso de los servicios e instalaciones aeroportuarias; tarifas justas, razonables y competitivas; que el funcionamiento de los aeropuertos sea compatible con el normal desarrollo de la vida de la comunidad y con la protección del medio ambiente, y a que la operación de los servicios e instalaciones aeroportuarias sean seguras y confiables.

21.2 Manifestó que para el logro de esto se requiere la concreción de obras e inversiones de envergadura que se plasmen con la aplicación de los ingresos provenientes de las tasas que abonamos los usuarios y los ingresos que el Concesionario pueda tener de la explotación comercial de los aeropuertos. Manifestó que debido a ello haría referencia a los diversos planes de inversión que figuran en el expediente de la UNIREN, al control de estas inversiones y a algunos antecedentes que, según cree, deberían haberse tenido en cuenta y que no ha podido encontrar en la documentación que analizó en la sala de la UNIREN.

21.3 Luego expresó que existe un antecedente que debió ser tomado en cuenta y al que hizo referencia. Que por el Decreto N° 1.535/2002, en el marco de la Ley N°25.561, se había constituido una comisión a los efectos de llevar a cabo la renegociación del Contrato de Concesión celebrado con el consorcio AA2000, en la que debían trabajar en conjunto, un representante del ORSNA, uno de la PROCURACION DEL TESORO DE LA NACION, un representante de la JEFATURA DE GABINETE DE MINISTROS y uno de la SECRETARIA LEGAL Y TECNICA de la PRESIDENCIA DE LA NACION. Así, destacó que el análisis de la renegociación del contrato de aeropuertos había sido excluido del área de la UNIREN y descansaba tal responsabilidad en la Jefatura de Gabinete. Citó que, con posterioridad, por Decreto N° 1.227/2003 se ratificó el Convenio suscripto entre la JEFATURA DE GABINETE DE MINISTROS y AA2000 con la finalidad de superar conflictos administrativos y judiciales suscitados entre las partes. Que sin embargo, el Decreto N° 878/2003 suspendió los efectos del Decreto N° 1.227/2003 y estableció que la UNIREN deberá llevar a cabo el proceso de renegociación del contrato. Sostuvo que esta medida se adoptó en razón de que en los autos caratulados "SERVICIOS AEREOS P.S.A. c/ESTADO NACIONAL s/MEDIDA CAUTELAR" en trámite ante el Juzgado de Primera Instancia en lo Civil, Comercial y Contencioso Administrativo Federal N° 2, Secretaría N° 3 de la Ciudad de San Martín se había hecho lugar a lo solicitado por la empresa Servicios Aéreos P.S.A., en el sentido de que no se continuara con el trámite de renegociación del Contrato hasta tanto se asegurara su debida participación en dicho procedimiento.

21.4 Así, opinó el Sr. OZAN CARRANZA, en ningún lugar encontró referencia a esta última medida cautelar o a la participación de Servicios Aéreos P.S.A. en el proceso llevado adelante por la UNIREN. Preguntó si esta empresa ha participado o no en la renegociación, ya que de no haberlo hecho, a su entender, estaríamos nuevamente ante la posibilidad de que se declare lo actuado nulo de nulidad absoluta, como ya ocurrió con el Decreto N° 1227/2003.

21.5 Por otro lado, realizó un segundo cuestionamiento ante la UNIREN, qué calidad tiene esta empresa que no tengan otras empresas o asociaciones de usuarios para que se le asegure su debida participación en la renegociación.



21.6 Asimismo señaló que le hubiese gustado encontrar el informe que la ASOCIACION CIVIL CRUZADA CIVICA redactase en oportunidad de su participación de la comisión creada por el citado Decreto N°1535/2002, destacando que esa asociación tuvo disponible toda la documentación por el plazo de ocho meses, plazo que difiere enormemente de los diez días que ellos, usuarios y sus asociaciones tuvieron esta vez. También destacó la experiencia de dicha asociación por ser parte de la Comisión Asesora del Directorio del ORSNA, la cual estima perdida, dado el trabajo en solitario llevado adelante por la UNIREN.

21.7 También cuestionó que en la documentación disponible tampoco ha visto el convenio entre la JEFATURA DE GABINETE DE MINISTROS y AA2000 que como Anexo I figura el Decreto N° 1227/2003.

21.8 Finalmente, el planteó que nadie puede asegurar la permanencia del aeropuerto en su lugar con operaciones crecientes de aquí a treinta años, por lo que deberían dejarse aclaradas pautas para la posibilidad de trasladar algunas o todas sus operaciones dentro del período de concesión.

21.9 En cuanto a las obras, el Plan Maestro de Revisión Quinquenal sostuvo que debería contar con un grupo de técnicos que, en representación y salvaguarda del Estado, controlara su desarrollo y cumplimiento. Asimismo indicó que por la escasez de funcionarios técnicos expertos en la materia y la falta de controles por parte del Estado, la ineficiencia de los controles ex - ante de la SIGEN, la inutilidad de los contratos ex - post de la Auditoría General de la Nación, la rotación de funcionarios políticos que toman las decisiones en el área y el desinterés de estos últimos por el tema último en la agenda del Estado, le hacen dudar de ello.

A continuación el Presidente convocó al señor **Ricardo Leandro NASIO**, como representante de **ASOCIACION PROTECCION CONSUMIDORES DEL MERCADO COMUN DEL SUR (PROCONSUMER)**

22.1 Al comenzar planteó que resultaba necesario que en el futuro se permita a las asociaciones de consumidores que participen en los procesos clave regulados en la Carta de Entendimiento.

22.2 Dio como ejemplo el Plan de Inversiones y, luego de mencionar las estipulaciones contenidas al respecto en la Carta de Entendimiento, exigió que las asociaciones de consumidores, en representación de la comunidad, y en particular de los pasajeros usuarios, tengan una activa participación en el proceso de evaluación de las inversiones correspondientes a los años 2006 al 2008 y en la definición de los planes quinquenales. Este pedido lo fundó en la necesidad de garantía mayor o adicional a la intervención del ORSNA en la definición de los planes de inversión, debido principalmente a las fuertes críticas que ha sufrido el Contrato de Concesión.

22.3 Mencionó que las inversiones están orientadas a cubrir las necesidades operativas y de aumento de capacidad y demanda, pero además, que están orientadas al cumplimiento de estándares internacionales de calidad y seguridad conforme a las normas establecidas por el OACI e IATA.

22.4 En este sentido, sostuvo que lo que se pretende es una participación en esa evaluación y convertirse en veedores y en un factor que imprima transparencia al proceso.

22.5 Luego expresó el deseo de que si la concesión arrojaba rentabilidad, se requería inversiones genuinas y mejoras del servicio público.



22.6 Además, manifestó que la participación debe extenderse no solo al Plan de Inversiones sino a los estudios relacionados con el impacto ambiental y las obras que se encuentran determinadas a realizar en el Aeroparque Jorge Newbery.

22.7 Opinó que otro punto que con acierto establece la Carta, se relaciona con la obligatoriedad del Concesionario de lograr una autorización expresa del ORSNA en forma previa al inicio de las obras. También solicita participación activa de los usuarios en el mismo, manifestando que no es posible que el Concesionario iniciara obras, como lo hizo, sin el consentimiento del Estado.

22.8 También consideró que entre las desprolijidades, tanto del ESTADO NACIONAL como de AA2000, está lo relacionado con el traslado de Aeroparque, que finalmente quedó sin efecto. Así, solicitó mayor proactividad por parte del Estado, mayor compromiso, sin perjuicio de exigirle al Concesionario que cumpla fielmente con la ley y con el contrato.

22.9 Además, requirió una participación en la revisión de los planes de inversión que el Concesionario debe presentar al ORSNA el 31 de enero del año anterior al que comenzaría a regir cada quinquenio y tener acceso pleno a la información, en particular al Registro de Inversiones.

22.10 El otro tema sobre el que se explayó el Dr. fue el relativo al Régimen de Penalidades y lo que solicitó es participar en la elaboración del Reglamento de Infracciones y Penalidades Aeroportuarias aplicable a todos los sujetos que desarrollan actividades en el aeropuerto. Esto también lo extendió a los servicios médicos, regulados específicamente en la cláusula veintitrés de la Carta de Entendimiento.

22.11 Finalmente, indicó que presentarían un documento por escrito donde se estableció un estudio integral de la renegociación, resaltando la necesidad de imprimir mayor universalidad a los servicios públicos.

22.12 En este sentido manifestó que mucha gente está fuera de toda posibilidad de acceder a la compra de un pasaje aéreo y a pagar los costos asociados al mismo. Que con motivo de la renegociación del Contrato de Concesión durante la Presidencia de Duhalde, varias asociaciones de consumidores plantearon al ORSNA, y al entonces gobierno nacional, la idea tendiente a crear una especie de fondo solidario del transporte aéreo que permitiera que las personas con escasos recursos y con necesidades fundadas de transportarse en forma aérea lo puedan hacer. Al respecto, puntualizó que al aprobarse el Decreto N° 1227/2003, se incorporó una cláusula que contemplaba este aspecto, pero que este luego quedó caduco.

22.13 Así, sostuvo que en la Carta de Entendimiento que se trata nada se dice sobre el tema y solicitó al gobierno nacional, y en particular a la UNIREN y a los ministros involucrados en la renegociación, que vuelvan a poner en agenda la cuestión de la universalidad de los servicios de transporte aéreo y se vuelva a analizar la posibilidad de diseñar e instrumentar un programa de tipo solidario, que genere ciertos paliativos a la dificultad para el acceso a esos servicios.

22.14 Luego, para finalizar, puntualizó que hay que involucrar a los pasajeros usuarios a través de nuestras entidades en el control del cumplimiento de las obligaciones asumidas por el Concesionario y que hace falta control social y que la organización a la cual representa está dispuesta a ejercerlo, y a cumplirlo.

Conforme al orden del día correspondía la exposición de la Señora **DIPUTADA NACIONAL María América GONZALEZ**, quien avisó que no podía concurrir y realizó una presentación escrita, la cual se describirá en la segunda parte del presente informe.



Seguidamente expuso **DEFENSA USUARIOS Y CONSUMIDORES (DEUCO)**, representada por el señor **Pedro BUSSETTI**.

23.1. Señaló que las entidades de usuarios y consumidores participaban en la Comisión de Renegociación de los Contratos de los Servicios Públicos hasta el 24 de mayo de 2003. Luego, asumida la actual gestión de gobierno, esa participación se eliminó, a pesar del compromiso asumido por el propio presidente de la Nación de darles el lugar que le corresponde de acuerdo a la CONSTITUCION NACIONAL.

23.2. Estuvo de acuerdo en que los aeropuertos han mejorado y que no se quiere volver a la década del noventa, de la que estamos pagando las consecuencias. Y precisamente por ello opinó que la Carta de Entendimiento parece que se hubiese formulado en plena época menemista. Al respecto, puntualizó que se habló durante la Audiencia abundantemente sobre los incumplimientos permanentes de la empresa respecto a tres o cuatro ítems.

23.3. Manifestó que lo del canon es verdaderamente grosero. Al respecto realizó las siguientes observaciones:

i) En una página del ORSNA se actualiza el monto de la deuda en la cual se incorporan los trescientos cincuenta millones de dólares (350 mill/USD) que la empresa debía hasta el año 2001, los actualiza a pesos a un valor de dos con 86/00 (USD1 = \$2,86), y concluye finalmente en que esa deuda actualizada es de pesos mil seiscientos noventa y siete millones setecientos sesenta y tres mil ochocientos uno (\$1.697.763.801). Dijo que este es un dato que no se puede obviar en una renegociación, porque la ley de emergencia económica (Nº 25.561), define algunos parámetros, uno de los cuales es el cumplimiento de las obligaciones. Y la obligación principal que tuvo esta empresa, más allá de las discusiones de los incumplimientos que haya tenido con el Estado y que en esta Carta se le reconoce sin demasiada probanza de que se haya verificado, es el cumplimiento del canon. En el marco de lo hablado por otros participantes respecto de las obras necesarias a realizarse, planteó cómo se pueden hacer si el canon (que no se pagó) era el dinero que debería tener el Estado para realizarlas.

ii) Señaló que otro dato que también dice el ORSNA es el tema del pago del treinta por ciento (30%) que le corresponde pagar a la empresa por el canon a la ANSES. Solamente ha pagado pesos seis millones cien mil (\$6.100.000). Seguidamente expuso que si se toma el dato que dice la UNIREN de mil doscientos sesenta y tres millones de pesos (1.263 mill/\$) multiplicado por el treinta, se tiene alrededor de cuatrocientos millones de pesos (400 mill/\$) que esta empresa no le ha entregado a la ANSES y que el Estado no se ha encargado de reclamarle para que lo pague -ni suficientemente el ORSNA ni la autoridad que corresponde a la administración nacional-, cuando era una de las fundamentales obligaciones. Puntualizó que esta suma hubiese significado un importante aporte para el pago de la movilidad a los jubilados, la cual reclama la SUPREMA CORTE.

23.4. Manifestó que otro de los incumplimientos es el tema de las inversiones.

i) Dijo que de acuerdo al informe del ORSNA respecto al nivel de cumplimiento de aeropuertos, de las inversiones comprometidas en los primeros tres años -1998-2001- la empresa debió realizar una inversión de quinientos cuarenta y nueve millones de dólares (549 mill/USD), de los cuales solamente invirtió la suma de trescientos cincuenta y seis millones de dólares (356 mill/USD), equivalente al sesenta y cinco por ciento (65%). En el primer trienio ya había una inversión menor de doscientos millones de dólares (200 mill/USD).

ii) Con relación a la rigidez del contrato para el Concesionario mencionada por otros expositores manifestó que, en realidad, el Concesionario en su oportunidad asumió una obligación que luego incumplió.



23.5. Por otro lado, cuestionó que a pesar de todos esos incumplimientos y de estos montos altamente significativos, el gobierno nacional renegocia con esta empresa, a la cual le debió haber rescindido el contrato oportunamente ante el canon impago, como lo dice el Contrato de Concesión. También expresó que no solamente no lo rescindió sino que obstaculizó el juicio que hacía el ORSNA en su oportunidad para cobrar esos trescientos cincuenta millones de dólares (350 mill/USD) y luego, durante las otras gestiones, tampoco avanzó en la rescisión del contrato de acuerdo a lo que dice la norma escrita.

23.6. Con relación al cuadro tarifario dijo que la ley de emergencia económica habla de la pesificación de las tarifas, niega toda posibilidad de indexación de tarifas y de dolarización de tarifas. Cuestionó que le Estado le pesifique los incumplimientos, tal como surge en la parte que habla de los reclamos mutuos para luego aplicarles el CER, el índice de precios al consumidor y un ajuste por interés capitalizado, porque hasta el año 2001 la deuda que tenía AA2000 era en dólares, no era en pesos. Aún aceptando esto, también cuestionó que las tarifas que estaban concebidas en pesos, como la tasa de uso de aeroestación, se dolaricen. Señaló que esto último viola la ley de emergencia y contraría su espíritu ya que significa una indexación indirecta de la tarifa, por cuanto si el valor del dólar aumenta, el valor de la tasa de uso de aeroestación va a aumentar. Expresó que esta situación implica un aumento del doscientos por ciento (200%) en la tasa de uso de aeroestación, una discriminación favorable a esta empresa respecto a otras empresas concesionarias de servicios públicos que no han logrado dolarizar sus tarifas, y las tenían concebidas en dólares.

23.7. Conforme a lo manifestado solicitó al presidente que revise esta renegociación, ejerza la facultad que tiene el Poder Ejecutivo, rescinda el contrato a la empresa AA2000 y se haga cargo el Estado, como se hizo cargo del Correo, como se hizo cargo de Aguas Argentinas.

23.8. Con relación a la participación de los usuarios, recordó que la Comisión de Usuarios del ETOSS, que tiene funcionamiento desde el año 1998, cuatro años antes de que el gobierno nacional dispusiera la rescisión del contrato con Aguas Argentinas le venía pidiendo al gobierno nacional que le rescindiera el contrato. Finalmente el gobierno tomó la decisión correcta. Manifestó su deseo de un resultado parecido con relación a esta Audiencia.

23.9. Concluyó expresando que DEUCO propone la rescisión del contrato con la empresa AA2000.

Posteriormente se convocó a la **ASOCIACION INTERNACIONAL DE TRANSPORTE AEREO (IATA)**, representada por el señor **Jorge Patricio SEPULVEDA CERON**.

24.1. En primer lugar, en nombre de IATA, su Director General, don Giovanni Bisignani, presente en la audiencia, y sus doscientas sesenta líneas aéreas miembro -que mueven el noventa y cuatro por ciento (94%) del tráfico internacional mundial- manifestó su agradecimiento al gobierno de Argentina por la oportunidad de expresar su opinión respecto al tema.

24.2. Sostuvo que la posición de IATA es la solicitud al Estado argentino de que proceda a la rescisión del Contrato de Concesión otorgado a AA2000. Fundó esta petición en el incumplimiento demostrado por el Concesionario, que repercute directamente sobre la actividad de sus asociadas, de la posición asumida por el Concesionario respecto de las líneas aéreas asociadas a IATA y del impacto negativo que tanto para IATA como para el mercado aeroportuario se ha derivado de dichas circunstancias. Entendió que existen severos incumplimientos de AA2000 que no pueden ser obviados por el Estado Argentino y que obligan a la inmediata rescisión del Contrato de Concesión.

24.3. Citó, sólo a título enunciativo, las siguientes circunstancias que fundan su petición:



- a) El Concesionario incumplió severamente sus obligaciones principales por causas totalmente propias, y ajenas a los presuntos incumplimientos que alegó de parte del ESTADO ARGENTINO. Entre esas obligaciones principales se encuentran el pago del canon comprometido y el cumplimiento de su Plan de Inversiones original.
- b) El Concesionario estructuró y mantuvo desde el inicio de la Concesión una clara estrategia destinada a intentar compensar sus incumplimientos con presuntos incumplimientos del Estado que, a la luz del acuerdo actual de renegociación que el Concesionario ha suscripto, se demuestran injustificados.
- c) Los informes obrantes en las actuaciones administrativas dan cuenta de que el Concesionario se encontraba en flagrante incumplimiento al Contrato de Concesión ya en el primer trienio (1998/2001), con independencia de la emergencia económica que la renegociación pretende reparar. En ese período no sólo existió un inexcusable incumplimiento del pago del canon comprometido sino un total incumplimiento con el Plan de Inversiones obligatorias que sólo se comprobó en un porcentaje de un cinco por ciento (5%).
- d) Aún cuando de la letra de la Carta de Entendimiento se disponga que su contenido no implica reconocimiento alguno, lo cierto es que dicho instrumento parte de la circunstancia de que el Concesionario reconoce adeudar al ESTADO ARGENTINO una suma cercana a los ochocientos cincuenta millones de pesos (850 mill/\$). Ante tal grado de incumplimiento del Contrato de Concesión, resulta obvio que no puede permitirse la renegociación del contrato y que el Estado debe proceder a la inmediata rescisión del contrato.
- e) El ESTADO ARGENTINO ha actuado de acuerdo a derecho, aplicando las cláusulas contractuales de rescisión por incumplimiento en casos similares, tales como los de AGUAS ARGENTINAS S.A. y particularmente de CORREO ARGENTINO S.A., caso este último en el que se procedió a la rescisión del Contrato de Concesión ante una situación similar a la de AA2000.
- f) La compensación recíproca de reclamos que se admite como parte de la renegociación implicaría un perjuicio patrimonial al Estado y a todos los usuarios y líneas aéreas, pues se permitiría la compensación de sumas líquidas y exigibles con reclamos de daños y perjuicios del Concesionario que, a la fecha, son potenciales y que deberían ser probados y admitidos en sede judicial (esto último surge del documento presentado por IATA).
- g) La modificación de la forma y monto de pago del canon implica lisa y llanamente aceptar una condición que el Concesionario se planteó conseguir desde el momento de la toma de posesión, ante la total evidencia de haber ofrecido abonar en tal concepto una suma que le era imposible cumplir sin incurrir en quebrantos en la concesión.
- h) El Concesionario, durante el cumplimiento del Contrato, ha demostrado incumplimiento contractual en todos sus planteos y en aspectos puntuales tales como el de litigar en una jurisdicción distinta a la establecida en el Contrato (Resistencia) o en el intento de presentar como inversiones infinidad de rubros que correspondían al giro ordinario del negocio de la Concesión (punto agregado en el documento presentado ante la UNIREN).
- i) Ante la magnitud de los incumplimientos admitidos por el Concesionario en la Carta de Entendimiento, resulta inexplicable la cantidad ínfima e insignificante de sanciones aplicadas al concesionario (punto agregado en el documento presentado ante la UNIREN).

24.4. Por otro lado, planteó que en forma subsidiaria, aún pasando por alto nuestra solicitud de rescisión de la concesión, luego de diferentes análisis y evaluaciones realizadas por IATA, tanto de manera interna como con profesionales externos, se llega a la conclusión de que la renegociación del Contrato de Concesión de los 33 aeropuertos bajo la administración de AA2000, en los términos que plantea la Carta de Entendimiento de



Agosto de 2006, no tendrá otro resultado que el de empeorar la existente crisis del sector y carece de toda viabilidad en el largo plazo.

24.5. Continuó que la renegociación que se intenta contiene vicios en sus bases y arrastra deudas que tienen un efecto directo en los costos de las líneas aéreas, sobre todo aquellas que operan internacionalmente y que ven que la situación actual incluso tendería a hacerse insostenible en el futuro.

24.6. Expresó que en el documento entregado por IATA se entregan fundamentalmente en extenso las conclusiones que plantearon y señaló que principalmente no aceptan esta renegociación debido a que:

i) Es claramente beneficiosa sólo para el Concesionario, desconociendo el incumplimiento que éste ha tenido respecto a sus compromisos asumidos con el Estado en el contrato original, y sin ningún reconocimiento del alto costo que asumen quienes financian todo este proceso, como es el caso de los usuarios, compañías aéreas y pasajeros.

ii) Es discriminatoria con respecto a otros sectores de la economía. La dolarización de las tasas aeronáuticas por vuelos internacionales constituyó el único caso, junto al de las terminales portuarias, en el que se dolarizó una tarifa, pero en el caso portuario se reconoció un veinte por ciento (20%) de descuento en las tasas. Por tal motivo, las líneas aéreas han interpuesto innumerables acciones judiciales con sentencias favorables, que se encuentran hoy a conocimiento de la CORTE SUPREMA DE JUSTICIA, y señaló que han pagado injustificadamente hasta la fecha doscientos treinta millones de dólares (230 mill/USD) adicionales en su operación aeroportuaria internacional. Puso como ejemplo que si la tasa de crecimiento fuera de un diez por ciento (10%) en los tráficos, y se aplicara un justo descuento de un treinta por ciento (30%) en las tasas internacionales pagadas por las compañías aéreas, entonces el Concesionario obtendría una Tasa Interna de Retorno del dieciséis con cinco por ciento (16,5%).

iii) AA2000 tiene la facultad de entregar con carácter de exclusividad algunos servicios prestados por terceros, entre los que se encuentran ítems que son esenciales para la operación aérea y por esta razón debieran estar estrictamente regulados. Señaló como ejemplo el caso del combustible, arriendos de espacios, de mostradores, CUTE, servicios de rampa y suministros como catering. Expresó que, de incrementarse indebidamente estos costos, se estaría afectando directamente la viabilidad de la operación en Argentina.

iv) Se prevé crear nuevas tasas a los pasajeros, como por ejemplo una tasa de transferencia, sin medir el efecto negativo directo que esto tendrá en el tráfico, debido a la sensibilidad precio de la demanda de los pasajeros. Asimismo sólo en el primer año de concesión se establece un incremento de los ingresos aeronáuticos de un catorce por ciento (14%), el cual no se justifica en relación a la proyección de incremento del tráfico -crecimiento del tráfico de ocho por ciento (8%) internacional y cuatro por ciento (4%) doméstico-, por lo que nuevamente estamos frente a un riesgo inminente de incrementos de tarifas.

v) En cifras redondas, si se compara la suma de los montos a pagar por concepto de canon e inversiones por el Concesionario en el contrato original versus esta renegociación, sus compromisos para los próximos veintiún años disminuyen en tres mil setecientos millones de dólares (3.700 mill/USD).

vi) Las líneas aéreas operando internacionalmente seguirán subsidiando la red aeroportuaria doméstica. Por la utilización de los mismos servicios, la operación internacional paga casi diez veces más que la operación doméstica.

vii) Existe un riesgo adicional: al no existir clara definición para el ajuste de tarifas, y dado el alto margen de rentabilidad para AA2000, cualquier incremento de costos u otro factor que impacte los ingresos del Concesionario tendrá como consecuencia un incremento de las tarifas a las líneas aéreas y pasajeros.

viii) La renegociación propuesta considera que los ingresos futuros de la concesión no solamente deben cubrir los costos operacionales, los costos de capital, además de un razonable margen, sino que además, deben



dejar recursos para repagar la deuda acumulada por el Concesionario de ochocientos cincuenta y siete millones de pesos (857 mill/\$).

ix) El subsidio de la operación de cabotaje a través del sector internacional tiene como principales perjudicados a los propios ciudadanos argentinos, que ven deteriorada su conectividad al resto del mundo, y por lo tanto, su posición competitiva.

x) El nuevo esquema daría un encarecimiento de los servicios aéreos, afectando la conectividad del país con el exterior e impactando negativamente en las políticas de promoción del turismo internacional.

24.7. En el mismo orden de ideas, consideró que al existir un perdón a la deuda del Concesionario con el Estado, ésta debiera ser asumida íntegramente por el Concesionario como parte de la naturaleza o riesgo del negocio. Manifestó que las aerolíneas no deben ser las culpables de errores pasados, ya que como debiera ser en la práctica, de no considerarse el factor deuda impaga por AA2000, en la nueva ecuación económica las tasas internacionales debieran verse disminuidas en al menos un cuarenta y tres por ciento (43%).

24.8 También expuso que la proyección de crecimiento del tráfico de pasajeros, considerada en la Carta de Entendimiento hasta el año 2028, es demasiado baja y conlleva a minimizar los ingresos que recibirá el Concesionario y el gobierno.

24.9. Por último expresó que los términos de la Carta de Entendimiento violan cualquier concepto de riesgo empresario, otorgando al Concesionario un negocio monopólico sin riesgo alguno. Señalando que todavía no incluyeron en sus cálculos lo que ya se viene escuchando: una iniciativa tendiente a crear una tasa de seguridad por pasajero de siete con 5/00 dólares (USD 7,5), la cual generaría un ingreso adicional para AA2000 de trescientos sesenta millones de dólares (360 mill/USD) en los próximos cinco años.

24.10 Además de lo expuesto, el documento presentado por IATA ante la UNIREN contiene las siguientes manifestaciones:

i) Se presentaron los antecedentes generales de la concesión.

ii) Se solicitó que el Estado Argentino proceda a la rescisión citando, a título enunciativo las circunstancias referenciadas en la exposición y se señaló que:

- La renegociación viola el marco legal porque lo dispuesto en la Ley N° 25.561 no puede implicar lisa y llanamente el establecimiento de un nuevo Contrato de Concesión con un nuevo modelo y cláusulas diametralmente opuestas a las originales.
- Los términos de la Carta de Entendimiento violan cualquier concepto de riesgo empresario, implica un perjuicio para la comunidad y desconoce el riesgo originario y expresamente asumido por el Concesionario al momento de efectuar su oferta en el proceso licitatorio.
- El artículo 9 de la Ley N° 25.561 establece que "la rentabilidad de las empresas" es sólo uno de los parámetros a tener en cuenta en la renegociación y no una garantía a favor del Concesionario.
- La Carta de Entendimiento no observa las normas y recomendaciones de la OACI en el sentido de que todo ingreso originado en los negocios aeronáuticos debe reinvertirse directamente en obras de infraestructura y seguridad.
- La Carta de Entendimiento no tiene en cuenta los intereses de los principales usuarios del sistema aeroportuario, las líneas aéreas.

iii) Se realizaron observaciones y reparos a los cambios que se quieren introducir en el Contrato de Concesión, análisis reforzado con JURCA y ALTA. A continuación se transcriben las observaciones y reparos que no hayan sido considerados en la presentación oral, a saber:



Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

- Canon: se estima que el Estado recibirá dos mil seiscientos millones de dólares (2.600 mill/USD) menos que de haber continuado con el canon fijo que establecía el contrato original.
  - Reclamos Mutuos: a) según el cuadro de Ecuación Económica-Financiera se establece una deuda neta de pesos ochocientos cincuenta y siete millones (857 mill/\$) a favor del Estado (mayor al que se señala en el texto de la Carta de Entendimiento); y b) un compromiso no cumplido por AA2000 con el Estado Argentino, finalmente será asumido por los usuarios (pasajeros y líneas aéreas en las operaciones internacionales), dado que su pago se reintegra en la ecuación financiera.
  - Inversiones: a) se estima que el nuevo monto de las inversiones estipuladas en la Carta de Entendimiento es menor en mil millones de dólares (1.000 mill/USD) al valor estipulado originalmente en el Contrato de Concesión; y b) no se ha previsto participación o consulta alguna a los usuarios al momento de definir el Plan Maestro.
  - Proyección Económico Financiera: a) las tasas de crecimiento de tráfico utilizadas en la proyección son bajas por lo que se minimizan los ingresos previstos, se citaron estimaciones superiores de Boeing y de Airbus, en base a lo cual IATA considera que deben ajustarse las estimaciones utilizadas; b) la Carta de Entendimiento establece la revisión anual de tarifas desconociéndose cuál será la metodología para llevar a cabo las mismas, cuestionando el incentivo del Concesionario hacia la eficiencia.
  - Cuadro Tarifario: a) no existe definición de cómo se llevarán a cabo los reajustes tarifarios en el futuro; y b) no se establece descuento alguno sobre las tarifas como fue solicitado en forma reiterada por las aerolíneas y otorgado a los puertos.
  - Slots: el Concesionario percibirá nuevos ingresos que no estaban contemplados en el Contrato Original, esta nueva práctica representará un costo adicional para las aerolíneas y su proceso de adjudicación queda sin definir, sin que se haya establecido un procedimiento objetivo y transparente de adjudicación.
  - Endeudamiento de aerolíneas: IATA se opone a la implantación de procesos de cobro por anticipado que pueden usarse no sólo con operadores deudores, sino también con aquellos que estén pagando bajo rebeldía a una entidad legal y no directamente al Concesionario. Se expresa que con esto se le quita el poder de negociación que podrían tener las líneas aéreas frente a abusos del Concesionario.
- iv) Por último se destaca la importancia del aéreo en el ámbito mundial, en América Latina y en la Argentina, citando datos del sector.

Conforme el Orden del Día se convocó a la Sra. **Gabriela Alejandra DE CLERCK** en calidad de particular interesado.

25.1 Destacó que su interés en la Audiencia Pública radica en la seguridad aérea.

25.2 Manifestó que a lo largo de los años de concesión, se observaron incumplimientos tanto del concedente como del Concesionario que desembocaron en juicios cruzados que forman parte de la renegociación.

25.3 Observó que se produjo una falta de recursos que debían ingresar al sistema para su actualización. Recursos que no se tradujeron en obras por parte del Estado, derivando en la mínima atención que ha prestado al sistema.

25.4 Recalcó que es necesario un control efectivo de un Estado que pone en manos de diversos gestores y jurisdicciones el control de la aviación. Sumado a que también los aeropuertos no concesionados tienen la intervención simultánea de diversos organismos federales, provinciales y de las fuerzas armadas. En ese



Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

sentido, expresó que el ORSNA, mal puede cubrir las deficiencias generales de un sistema en el que cualquier necesidad planteada sea un trámite burocrático de meses para su solución.

25.5 Manifestó que no puede separarse la aviación entre operacional y aeroportuaria como compartimientos estancos, ya que es un todo.

25.6. Expresó que se requiere una efectiva gestión de los recursos, del fondo fiduciario que será destinado a la seguridad y que los usuarios deben estar debidamente representados en su administración y control.

25.7 En ese orden de ideas, entendió que tanto la POLICIA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA como las policías provinciales, por más esfuerzos que realicen, necesitan equipamiento de última generación, señalando que de nada sirve un Aeroparque Jorge Newbery estéril, si a él arriban aeronaves procedentes de aeródromos deficientemente equipados y con controles inexpertos.

25.8 En cuanto al traspaso de la autoridad aeronáutica, consideró que es una cuestión que no debe quedar en intenciones y cuya transición ve con ojos preocupados ante la decisión tomada con demasiada celeridad y poca convicción. Un traspaso que lleva décadas de indecisión política y de movimientos coyunturales que jamás han resuelto la situación imperante. Un sinnúmero de proyectos de ley, pocos con un análisis profundo y de factibilidad y consistencia, llegando hasta proponer la reducción de la FUERZA AEREA como entidad al grado de sustraerle hasta el edificio.

25.9. Resaltó que el 8 de octubre de este año cumplió el plazo para que Infraestructura eleve al Jefe de Gabinete un borrador de un nuevo Código Aeronáutico, conforme lo establece el Decreto N°1012/2006. Destacó que en los últimos años, los proyectos de más ruido fueron el de la Dra. Donato y la Dra. Capaldo, respectivamente. En ellos, entre otras cuestiones, se establecía la tercerización del tránsito aéreo. En tal sentido, se cuestionó acerca del nuevo Código así como bajo qué órbita estará el ORSNA en la Nueva Aviación Civil, y de de quién dependerá la DIRECCION DE TRANSITO AEREO.

25.10 Manifestó que Aeropuertos de compleja infraestructura necesitan un sistema de radares y ayudas al vuelo eficientes y acordes a los tiempos que corren y que esa situación es directamente proporcional al traspaso de la autoridad y los recursos que se le destinen, cuestiones ineludibles en su competencia al ESTADO NACIONAL.

25.11 Observó que el aumento del flujo turístico que tan gratamente nos sorprende y aporta innumerables negocios a nuestro país, ingreso de divisas y puestos de trabajo, necesita con urgencia una política aérea que se interese en el funcionamiento de una red de transporte integrada que lo haga posible.

25.12 Recalcó que no es solamente la falta de cobertura de radares; los encargados de hacer llegar a destino aeronaves de millones de dólares con personas a bordo cobran sueldos miserables. Sólo su dedicación y compromiso hacen operaciones seguras. La inseguridad, la falta de recursos destinados a conciencia en las áreas más vulnerables y sensibles del sistema no deben ni pueden seguir siendo demorados ni aplazados.

25.13 Señaló la existencia de áreas enteras de nuestro país a oscuras. Así como que no se puede seguir dependiendo de la suerte cuando algunas de las autobombas ni siquiera tienen espuma por falta de recursos. El incomprensible caos acontecido en Ushuaia, sumado al desabastecimiento de vuelos que ha venido sufriendo no sólo la Patagonia, sino el resto de la Nación. Aeropuertos que no tienen frecuencias. Esas pérdidas serán asumidas por los operadores turísticos, las provincias y los usuarios.

25.14 Recordó que el traslado de determinadas operaciones del Aeroparque Jorge Newbery a Ezeiza terminó en un caos, demostrando la falta de organización y la improvisación que reina en general. Ante la situación expuesta manifestó un sentimiento de frustración ante la imposibilidad de viajar, manifestando que es la principal preocupación del pasajero, antes que la infraestructura edilicia que ofrezca la aeroestación.



Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

25.15 Expresó que el transporte aéreo es un sistema complejo que se nutre de diversos actores, clientes internos y usuarios. Y que no se puede pretender que los operadores de primera línea, que en la aviación son los pilotos, los técnicos, los controladores, sean quienes le siguen sacando las papas del fuego al Estado ausente.

25.16 Puntualizó que ha presenciado innumerables sesiones de la Comisión de Transporte de Diputados, con legisladores que desde hace años ocupan esas bancas, que son habitualmente usuarios del sistema y que no producen resultados ni leyes, y no contemplan que este negocio es integral y afecta directamente las comunicaciones, el comercio, la industria y el desarrollo de nuestra Nación. Es así que ha notado más ciudadanos solitarios alzando sus voces por su propia cuenta y riesgo para acelerar la justicia y cuestionar ilegalidades, que funcionarios que se supone actúan en nuestra representación.

25.17 Expresó que los usuarios quieren seguridad, controles que funcionen y autoridades integradas compenetradas y con continuidad en la solución de los problemas acuciantes, que a su entender son:

- i) Radares, una inversión postergada que tiene que ser transparente y emergente de un concurso en el que gane la eficiencia y no haya "sobrepuestos";
- ii) Seguridad Aeroportuaria: eficiencia, capacitación y medios, una integración de autoridades que se ocupen de este problema asertivamente;
- iii) traspaso de la Autoridad Aeronáutica paulatino y sin pausa, racional, con funcionarios idóneos y optimización de recursos, y recursos;
- iv) un Sistema Nacional de Aeropuertos cuyos aeropuertos no estén más burocratizados, centralizando las decisiones y activando los mecanismos de control y consulta que las diversas normas ponen en vigencia.

25.18 Señaló que parece mentira que habiendo un puesto en el ORSNA para la representación de las provincias, esté libre y falte interés en ocuparlo.

25.19 Continuó resaltando que aquéllos aeropuertos no rentables, que no son vistos como negocio y que integran la red de aeropuertos de nuestro país, deben recibir la atención e inversión que también les corresponde: son el enlace de sus habitantes y economías, que viven de y a través de ellos.

25.20 Remarcó que no debe observarse el transporte meramente como un negocio, ya que es una de las herramientas que nuestro país necesita para desarrollarse. Es esencial. Sin planes macro a futuro y continuidad, esto no va a cambiar.

25.21 Por último, manifestó que la Carta de Entendimiento y lo que ello significa, debe aportar, tal como se expresó en los considerandos del Decreto privatizador N° 375/1997, los fondos para terminar con la imprevisión de un sistema aeronáutico deficiente, dejado a su suerte y librado a los albueros de la fatalidad. La seguridad aérea no se negocia y es misión y obligación del Estado nacional velar por ella.

Fueron llamados a exponer los señores **Roberto HEREDIA** y **Martín MEDICI**, las señoras **Vanessa ELIZAGOYEN**, **María Teresa DOCAL**, **Lucía TRAJTENGARTZ**, el Señor **Matías Andrés VISSCHER TOLEDO**, la señora **Patricia Fernanda BUSTAMANTE**, en su calidad de particulares interesados, pero toda vez que no se encontraban presentes en la sala de la Audiencia, se continuó conforme el Orden del Día y tomó la palabra la señora **María Cristina PALAZZO**, también en carácter de particular interesado.



26.1 Explicó que se referiría a un tema relacionado con los controles que considera que los particulares deben y tienen que ejercer, para que los servicios aeroportuarios y su cumplimiento sean dados en tiempo y forma por parte del Concesionario.

26.2 Manifestó no tener ningún tipo de cuestionamiento específico respecto del ORSNA. Sin embargo, recordó que en el sistema norteamericano, el modelo más antiguo de gestión privada de grandes servicios públicos sometidos a regulación y control por parte del Estado, a través de comisiones o entes reguladores se han llevado a cabo una serie de análisis y estudios que demuestran de manera importante la tendencia de los entes reguladores frente a sus controlados, los concesionarios. Más de cien años de historia con sistemas de esta naturaleza, que en la Argentina apenas tenemos una década de experiencia.

26.3 También señaló que en los Estados Unidos los aeropuertos en su mayoría se encuentran en manos de municipios y sólo aeropuertos muy pequeños o de escasa significación están en manos privadas. Esto es debido únicamente a problemas de índole económica, dado que los municipios tienen una capacidad económica y de gestión que en muchos casos sobrepasan a los de nuestras provincias, inclusive a estados en el ámbito del mundo.

26.4 Expresó que el sistema de regulación de nuestros aeropuertos hay que hacerlo comparativo con otros servicios públicos de gestión privada.

26.5 Destacó el tema de la teoría de la captura. Ante contratos y regulaciones de enorme complejidad como el tratado, y en virtud de una serie de circunstancias especiales propias de la vida e historia de estos contratos, los reguladores, los funcionarios públicos encargados de llevar adelante el control de estos contratos, terminan identificándose de un modo u otro con los problemas del prestador, del Concesionario, y terminan de este modo capturados, no necesariamente por existencia de mala fe o corrupción administrativa sino inclusive simplemente por compartir batallas diariamente y encontrarse juntos en muchas crisis que identifican los intereses del Concesionario con los intereses del propio Estado.

26.6 Continuando con lo anterior, señaló que se produce una especie de simbiosis basada en los problemas comunes al compartir idéntico conocimiento y diálogo técnico. Se dice que los organismos de control se mimetizan con sus controlados, además que en muchos casos la propia carrera profesional en materias tan específicas como la aeroportuaria coadyuvan a que se produzca este fenómeno de la identidad controlado y controlante. Destacó que no acusa que esto haya pasado, sino que conforme a la doctrina, las características del contrato facilitan este accionar.

26.7 ante esta situación, manifestó su propuesta expresando que, a su modo de ver, hay un doble canal, para tratar de que todos los usuarios participen del control de los grandes temas: a través de las evaluaciones periódicas, tanto del controlante o del controlado y hacer encuestas periódicas de satisfacción del usuario, que deben ser de carácter permanente y aplicación masiva.

26.8 Con relación a las encuestas, amplió que las mismas deben ser planificadas y administradas directamente por los usuarios, siendo responsables de su instrumentación, o a través de sus organizaciones, y contar eventualmente con un mínimo de regulación por parte del ORSNA. Manifestó que la frecuencia de este tipo de encuestas debe ser corta, bimestral, fácil, por aeropuerto, ya que hay enormes diferencias entre aeropuertos rentables y no rentables; es decir que en cada uno de los aeropuertos involucrados en la concesión y en los no involucrados.

26.9 Asimismo, puntualizó que el resultado de esas encuestas debe ser, directamente relacionado con el régimen sancionatorio. Observó que independientemente de las multas, el ORSNA debe obligar al Concesionario a corregir los aspectos señalados por las encuestas como recibidos en forma peyorativa por los usuarios. No basta con la aplicación de las multas sino, además, con planes de acción concretos para corregir los errores.



26.10 Resaltó que los temas a incorporar en las encuestas de satisfacción del usuario no deben ser solamente económicas. Debe también tener en cuenta las tasas, los trámites; la imagen general del aeropuerto, la iluminación, la seguridad, la limpieza, los aspectos sanitarios, los servicios de enfermería, la información, la señalización, el sonido, los carros para traslado de equipaje, todo el problema de la gente discapacitada, comodidad en general y en particular de las salas de equipo, acceso a teléfonos públicos, Internet, estacionamiento, taxis y remises. También debería incluirse la evaluación de los servicios de gastronomía, librerías, bancos, y tantos otros ofrecidos en aeropuertos que, en la mayoría de los casos son concesionados por el propio Concesionario a terceros. Esto también está tercerizado y está en una especie de nube.

26.11 Por otro lado, señaló que con respecto al ORSNA, las encuestas deben medir fundamentalmente su actuación en materia de recepción y atención de reclamos.

26.12 Finalizó destacando que si el gobierno y el Concesionario entienden que los usuarios pueden participar seriamente en el control del cumplimiento del Contrato de Concesión a través de los dos sistemas que detalló –evaluación y encuesta de satisfacción de los usuarios- está segura que será positivo para todos. Mencionando que cuando las cosas funcionan, los beneficiarios somos todos.

A continuación expuso el señor **Alejandro Marcelo GROGLIO**, en representación de la **ASOCIACION CIVIL EN DEFENSA DEL CONSUMIDOR DISCAPACITADO (ADECODIS)**.

27.1 Comenzó relatando que ADECODIS, ASOCIACION CIVIL EN DEFENSA DEL CONSUMIDOR DISCAPACITADO, ha sido concebida con el principal objeto de propender a la defensa de los ciudadanos que reúnen al mismo tiempo la condición de usuarios o consumidores según se trate de bienes o servicios, y la de discapacitados, entendiéndose por tal a toda aquella persona que padezca una alteración funcional permanente o probngada, motora, sensorial o mental, que en relación a su edad y medio social implique desventajas considerables para su integración familiar, social, educacional o laboral.

27.2 Señaló que la definición tiene sus orígenes en el artículo 3º de la Ley N° 22.431, vigente desde el año 1980 y que luego fuera modificada, ampliada y enriquecida por las leyes N° 24.314 y N° 24.901 entre otras.

27.3 Subrayó que las normas en trato, han tenido por fin generar una vasta tutela legislativa en favor del citado grupo social, con el propósito de lograr la inserción definitiva y permanente de las personas discapacitadas en todos los órdenes de la vida, tales como educación, trabajo, salud, recreación, turismo, entre otros. Son normas en su totalidad operativas, han sido debidamente reglamentadas y rigen en nuestro país desde el momento mismo de su entrada en vigencia.

27.4 Sin embargo, observó que los ciudadanos discapacitados como tales, en relación tanto de uso como de consumo, se encuentran con la cotidiana y triste realidad que las leyes que los protegen, que tienden a ponerlos en un plano de igualdad al resto de los ciudadanos, no son cumplidas por quienes resultan obligados tanto a su cumplimiento como a velar por aquél, ya sea empresarios, personas físicas o jurídicas, y el propio Estado, sea este nacional o provincial.

27.5 Destacó que las razones de los incumplimientos pueden ser varias, pero tal vez la principal es que en el caso como de la eliminación de barreras arquitectónicas, la inversión implica costos, que prefieren destinarse a otros fines, posiblemente genuinos, pero seguramente no de mayor jerarquía en cuanto a los efectos que produce el eliminar o no barreras arquitectónicas, refiriéndose a aquellos efectos que alcanzan a las personas discapacitadas en particular.



27.6 Señaló que según un censo del INDEC, hay aproximadamente tres millones de personas discapacitadas en el país, una aproximadamente cada cinco viviendas, lo que significa un entorno de nueve millones de personas que dependen de los discapacitados.

27.7 Manifestó que entre el universo de las deudas pendientes que hacia los discapacitados tiene la sociedad en su conjunto, y el Estado en particular se encuentra aquella que corresponde a la accesibilidad a los transportes públicos de pasajeros, debiendo entenderse que tal concepto -accesibilidad- comprende el asegurar y garantizar que ni un solo discapacitado quede excluido de poder utilizar sin restricciones de ninguna naturaleza los servicios de transporte, cualquiera sea su carácter, incluido el transporte aéreo.

27.8 Señaló que tal criterio emerge expresamente del texto de la Ley N°24.314 que en su Art. 1° dispone: "A los fines de la presente ley, entiéndese por accesibilidad la posibilidad de las personas con movilidad reducida de gozar de las adecuadas condiciones de seguridad y autonomía como elemento primordial para el desarrollo de las actividades de la vida diaria sin restricciones derivadas del ámbito físico urbano, arquitectónico o del transporte, para su integración y equiparación de oportunidades".

27.9 Sin embargo, expresó que en el caso del servicio de transporte aéreo, utilizar aquél no significa únicamente desplazarse en vuelo de un destino hacia otro sino previamente implica una serie de acciones de desplazamiento que parten del momento mismo de la adquisición del pasaje respectivo, y que pasan por el acceso, permanencia y tránsito de las personas discapacitadas en los distintos aeropuertos.

27.10 Dicho ámbito que incumbe al Sistema Nacional de Aeropuertos no ha pasado ni pasa inadvertido para los discapacitados. Por el contrario, en él convergen un sinnúmero de obstáculos que deben sortear, y no siempre con suerte, ya que las condiciones de infraestructura no se encuentran apropiadamente adaptadas a las necesidades del grupo social a que hace referencia.

27.11 Manifestó que ADECODIS se presentó en la Audiencia Pública, porque entiende que es el escenario principal donde deben formular sus planteos previos a que se apruebe cualquier contrato de renegociación que no contemple la definitiva eliminación de barreras arquitectónicas y que imponga severas sanciones en caso de continuarse con los incumplimientos. De lo contrario, entendió que se estará una vez más en presencia de acciones de gobierno que tolerarán una y otra vez incumplimientos normativos, posiblemente para privilegiar el negocio empresario, por sobre el derecho a la igualdad y el interés social.

27.12 Expresó que el ámbito del Contrato de Concesión entre el Estado y los licenciatarios debe ser la base piramidal para que se plasme sin prórroga alguna, de ninguna naturaleza, ni artilugios administrativos esquivos, dilatorios o permisivos, la obligación excluyente de prestación de servicios a los discapacitados conforme a la normativa que citada.

27.13 Observó que no cabe en el caso la argumentación de contar en el país con aeropuertos de categoría o Clase A, o Clase B, ya que la normativa que dispone la eliminación de barreras arquitectónicas no hace distinciones entre barreras de una u otra clase o con relación al lugar donde se sitúen, y mucho menos se podría pensar en clasificación similar hacia los usuarios discapacitados.

27.14 Resaltó que el artículo 1° de la Ley N° 24.314 que sustituye y modifica los artículos 20 21 y 22 de la Ley N° 22.431, establece disposiciones específicas, por ejemplo, en cuanto a itinerarios peatonales, que establece: "...contemplarán una anchura mínima en todo su recorrido que permita el paso de dos personas, una de ellas en silla de ruedas. Los pisos serán antideslizantes sin resaltos ni aberturas que permitan el tropiezo de personas con bastones o sillas de ruedas. Los desniveles de todo tipo tendrán un diseño y grado de inclinación que permita la transitabilidad, utilización y seguridad de las personas con movilidad reducida". La misma norma, establece características especiales para escaleras y rampas, estacionamientos, modificaciones en la vía pública, en edificios de acceso público.



27.15 Se detuvo en el artículo 22, que habla de barreras arquitectónicas en los transportes aéreos, estableciendo que se deberá tener observancia al criterio de privilegiar la asignación de ubicaciones próximas a los accesos para pasajeros con movilidad reducida. Bastando en el caso de aeropuertos, efectuar una simple mirada en retrospectiva para comprobar que a pesar que la Ley N° 22.431 y sus modificatorias imponen la obligatoriedad de eliminación de barreras arquitectónicas, el Sistema Nacional de Aeropuertos no cumple íntegramente con aquella, y “parcialmente” no significa cumplir.

27.16 Recordó que esto además, lo demuestra el informe requerido hacia fines del año 2005 por la asociación al ORSNA, que denota la no integralidad del cumplimiento de la norma, muy a pesar de que *prima facie* se aprecie una mejora evolutiva con el correr del tiempo en las condiciones de accesibilidad de los aeropuertos durante el período que se inicia en el año 2000 hasta el año 2004 inclusive, pero sin que ello satisfaga las exigencias normativas en la especie.

27.17 Destacó que los Aeropuertos del Grupo A, han mejorado el estado de situación y facilidades para discapacitados motrices, ello en el marco de acceso de los sectores públicos, como el hall de acceso y plataforma, sanitarios y telefonía para hipoacúsicos, pero sólo en lo que a edificios de las terminales se refiere, no así en cuanto a la accesibilidad a los medios de transporte, es decir a los aviones. Asimismo, resaltó que en los Aeropuertos del Grupo B tales mejoras no han llegado y están aún muy lejos de llegar.

27.18 Continuó argumentando que respecto de los aeropuertos del primer grupo, que en principio parecieran satisfacer las necesidades, es preciso revisar las condiciones en que han sido llevadas adelante las aparentes mejoras en beneficio de los discapacitados, donde a título de ejemplo, las inclinaciones de las rampas en varios de los aeropuertos no brindan las condiciones de seguridad necesaria para el desplazamiento seguro de las personas discapacitadas.

27.19 Aclaró también, que las condiciones de accesibilidad han sido primordialmente orientadas a los edificios públicos, pero no han sido tenidas en cuenta en la previsión de sistemas mecánicos de ascenso y descenso de pasaje con movilidad reducida a los aviones. En el caso que no hubiera métodos alternativos, esto debería haber sido implementado, y no es así.

27.20 Relató que en nuestro país si el discapacitado se desplaza en silla de ruedas, bastones o muletas, luego de ingresar al sector de preembarque, y tener asignada la plataforma de despegue, se encuentra con la novedad al momento de acceder a la plataforma respectiva, que a su avión no se accede por manga, sino que debe volver a bajar para que un micro lo lleve hasta la pista donde se encuentra la aeronave. A partir de aquí surgen nuevos obstáculos: se debe peregrinar de pre-embarque a planta baja para acceder a los micros y, en el caso de discapacitados con silla de ruedas y en el caso de discapacitados con bastones o muletas, volver a bajar las escaleras para acceder al micro que lo lleve a pista donde lo espera su avión. En el caso del Aeropuerto Jorge Newbery, los micros, si bien tienen pisos bajos, no cuentan con plataformas mecánicas para el ascenso de las sillas de ruedas, y los dos únicos equipos que están en Aeroparque no siempre se encuentran operativos, depende la hora en que viaje el pasajero y la buena voluntad para que alguno se ponga a disposición. Al llegarse al avión, las escaleras no tienen adosadas plataformas electromecánicas de elevación de sillas de ruedas, con lo cual a pulso de hombre deben cargar en andas silla y pasajero desde el piso hasta la puerta de ingreso a la nave. Si llueve, la suerte del pasajero usuario discapacitado se torna todavía más compleja.

27.21 Señaló que se podrá argumentar que la excepción se da en Ezeiza, Córdoba, Mendoza o en Jorge Newbery, donde cuentan en los tres primeros casos con un único equipo hidráulico y Aeroparque con dos. Pero no siempre están operativos, al usuario discapacitado no se lo ilustra del beneficio que tiene sino que además, tampoco se lo informa que tal acceso a las aeronaves podrá eventualmente realizarse en tanto y en cuanto viaje entre los aeropuertos mencionados.



27.22 Concluyó que se dan dos violaciones normativas reiteradas: la violación de la ley de defensa del consumidor, que en su artículo 4° establece la información veraz al usuario, y en el caso de los discapacitados no se le dice las limitaciones de desplazamiento que va a tener, por ende, el incumplimiento de la Ley N° 22.431.

27.23 En tanto en el caso de los aeropuertos como Corrientes, Resistencia, Trelew, Salta, Tucumán, Esquel, Rosario, señaló que ninguna de las escaleras para el descenso del avión cuenta con tales plataformas hidráulicas, con lo cual nuevamente deberá depender el discapacitado de la ayuda de personal de maestranza del aeropuerto, cuando esté disponible y, si no, de otros pasajeros que viajen con él y lo ayuden a descender.

27.24 Manifestó que ingresar a los distintos aeropuertos tendrá sus particularidades, acceder a rampas con inclinación inadecuada, esperar sus maletas frente a una banda que no le permite asir su valija o bolso sin correr el riesgo de caerse de la silla de ruedas, sin que nadie lo ayude. No hay personal de los aeropuertos debidamente capacitado, instruido a disposición de la asistencia de los discapacitados.

27.25 Continuó expresando que similar suerte corren los estacionamientos, típico del Aeropuerto Jorge Newbery, donde el estacionamiento Norte está a la intemperie y el estacionamiento sur está a 300 metros del sector de acceso, debiendo recorrer a través de la Avenida Costanera un pasillo precario que hace años tiene un cartel "Disculpe las Molestias. Estamos trabajando para usted".

27.26 Cuestionó si se está en presencia de una discriminación indirecta porque se pretende que los discapacitados viajen por avión lo menos posible y no comprometer entonces inversiones para mejorar los servicios que se le deben brindar, o es tan solo ignorancia o desidia de quienes manejan el negocio y de quienes resultan los responsables del control.

27.27 Puso de relieve que mientras se publicita que AA2000, ha sido premiada por ser Ezeiza uno de los mejores aeropuertos internacionales, los restantes aeropuertos que administra el Concesionario siguen adeudando a los discapacitados la eliminación definitiva, total, completa y absoluta de las barreras arquitectónicas.

27.28 Manifestó que el Estado está ausente, no impone restricciones a la renovación de la concesión basada en temas como el expuesto. Y expresó que es preciso que al momento de renegociar el Contrato de Concesión de Aeropuertos la discapacidad no sea nuevamente obviada y se convierta en una prioridad. Que su incumplimiento sea una de las causales de revocación de la concesión.

27.29 Resaltó que si se le revocó la concesión al Correo Argentino, a la empresa que debía controlar el espectro radioeléctrico, *Thales Spectrum* de Argentina, o a Aguas Argentinas, como hechos de relevancia de la actual gestión de gobierno, cuestionó por qué no, llegado el caso, revocar la concesión a quienes administrando los aeropuertos no cumplen con las leyes que los obligan. Y hacer lo propio también en la oportunidad que deban revisarse los restantes contratos de servicios públicos de transportes aéreos.

27.30 Formalizó un llamamiento a los señores empresarios para que doten de manera integral a todos los aeropuertos del país de los recursos básicos necesarios para el adecuado desplazamiento de las personas discapacitadas en todo el territorio nacional, y que viajar en avión deje de ser una odisea para convertirse en placer.

27.31 También, solicitó a los señores funcionarios nacionales que recojan las observaciones de ADECODIS y al momento de renegociar el Contrato de Concesión con AA2000 incluyan como exigencia, y bajo apercibimiento de sanción, la eliminación de toda barrera arquitectónica. Remarcó que lo requieren aproximadamente tres millones de personas que aspiran a ser independientes y autovalerse, como cualquier otro ciudadano que tiene la bendición de no tener disminuciones físicas pero que tal vez por eso muchas veces no cobran noción del drama que significa padecerlos.



27.32 Concluyó su exposición con la siguiente frase de la ONCE (España): “Los discapacitados no queremos estar agradecidos, sólo aspiramos a ser independientes.”

Continuando con el orden de los oradores, tomó la palabra la señora **Patricia DANKLMAIER**, quien expuso en calidad de particular interesado.

28.1 Se presentó como economista especializada en tráfico aéreo en Europa. Comentó que trabajó varios años en el desarrollo de rutas y compañías de bajo costo. Y está en Argentina porque le interesa el desarrollo de rutas para Argentina y la instalación de compañías bajo coste en Argentina.

28.2 Relató que le llamó la atención un artículo sobre Argentina, en una de las publicaciones más prestigiosas del sector, Air Transport Intelligence, en el cual LADE expresó que tiene intenciones de que los gobiernos provinciales les alquilen o les compren aviones para asegurarse las rutas que actualmente no quieren hacer las pobres compañías aéreas que tanto dinero pierden en lo que es el mercado local.

28.3 Manifestó que el gobierno tiene que pagar por una ruta aérea que varios inversores extranjeros, concretamente tres -de España, y dos de Inglaterra-, están dispuestos a establecer compañías de bajo coste en Argentina, cubriendo rutas que actualmente no se cubren, intensificando rutas que actualmente tienen un solo viaje diario, trayendo todo lo que esto representa para las poblaciones -fuentes de trabajo-, trayendo muchísimos viajeros, turistas a lugares que hoy no los tienen o permitiendo el desarrollo turístico en lugares que sí lo tienen pero no suficiente.

28.4 Resaltó que en estos momentos en Ushuaia no se cubre más del cincuenta por ciento (50%) de las plazas hoteleras, no porque no haya turistas sino porque no hay transporte con el cual llegar. Por ende tampoco está la gente que allí podría estar trabajando y ganando dinero.

28.5 Con relación a lo manifestado en la audiencia por una persona de la Universidad de La Plata, en cuanto a que quiere inversiones y demanda, remarcó que existe la demanda y existen las ganas de invertir. Así como que existe no solamente una demanda para viajar internamente en Argentina sino demanda desde Europa para viajar a diferentes ciudades en Argentina. No todo tiene que ser monopolio de Buenos Aires, no todo pasa por Ezeiza, podría haber vuelos directos a Córdoba, Mendoza, Misiones, Rosario, a ciudades patagónicas desde Europa. Y señaló que hay leyes que no lo permiten.

28.6 Expresó que ve un ida y vuelta entre las asociaciones de líneas aéreas y los aeropuertos, ante lo cual opinó que podrían juntarse todos y hacer algo bueno, hacer algo donde todos ganen: las aerolíneas, los consumidores, el aeropuerto, por supuesto, y el Estado, que va a ser su socio.

28.7 Recordó lo expuesto por la señora Lavandeira relativo al Decreto N°1654/2002 para referirse a un estado de emergencia de las aerolíneas. También lo expuesto por el representante de JURCA sobre la disminución del cincuenta y ocho por ciento (58%) del tráfico de pasajeros entre los años 2000 y 2002. Ante esto solicitó que se utilicen estadísticas más reales ya que la situación actual dista de la de los años mencionados.

28.8 Coincidió con el señor Asensio con respecto a que las aerolíneas son usuarios de los aeropuertos, destacando que son los principales usuarios. Y señaló que mal puede funcionar un negocio con pocos clientes, ante lo cual opinó que hay que liberalizar el mercado. Ante lo expuesto por otros oradores con relación a la calidad de monopolio del aeropuerto señaló que unas pocas líneas aéreas concentran todos los vuelos internos, no puede venir nadie de afuera, por lo cual es un monopsonio.



Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

28.9 Por otro lado, frente a las manifestaciones de carencias de los aeropuertos expuestas por otros oradores, destacó que cuantos más clientes están habilitados a usar los aeropuertos más rápido se van a solucionar, pero que en estos momentos siendo sólo unos pocos elegidos los que pueden volar, por los precios de los pasajes, es muy complicado.

28.10 Señaló que el Aeropuerto de Girona, en España, desde la introducción de líneas aéreas de bajo coste ha pasado de seiscientos mil usuarios por año a más de tres millones. Eso no solamente repercute en el aeropuerto, en las tasas que cobra o deja de cobrar. Está comprobado que por cada millón de pasajeros nuevos se crean cuatro mil setecientos puestos de trabajo, en todas las provincias, en todos lados, no sólo en Buenos Aires.

28.11 Expresó que entiende que hay que liberalizar el tráfico aéreo, hay que crear rutas nuevas. Hay empresas que están interesadas en hacerlo, hay empresas que están interesadas en invertir. Hay que cambiar la ley y permitir que esas empresas inviertan. Es ganancia para todos, para el aeropuerto, para el Estado, para toda la población, se van a pagar pasajes más baratos y se va a poder viajar. Y es también ganancia para las líneas aéreas. Es un transporte público, es un servicio que hay que dar. También es un negocio, y cuando hay competencia hay esfuerzo por hacer un mejor negocio y hacer las cosas mejor.

28.12 Mencionó que en el desarrollo de líneas bajo coste, está comprobado que los pasajeros no se canibalizan a otras líneas aéreas. Cuando se instalan líneas de bajo coste se crean nuevos pasajeros. El cincuenta y ocho por ciento (58%) de los pasajeros de las líneas de bajo coste dicen mundialmente que han volado porque estaba el destino, que sino no lo hubieran hecho.

28.13 Por último, resaltó que no conoce a todos los aeropuertos del país, debido al nivel de las tarifas, y que desde el momento en que la IATA siga agrupando a unas pocas líneas aéreas y defendiéndolas va a ser muy poco posible conocer los aeropuertos y también las provincias y los lugares a los que se puede ir.

Siguiendo con la lista de oradores, se llamó al señor **Luis Alejandro RIZZI**, en su calidad de particular interesado.

29.1 Manifestó que es sabido que la negociación es consecuencia de lo dispuesto en el artículo 1° de la ley 25.561, que declarara la emergencia pública en materia social, económica, administrativa, financiera y cambiaria y del artículo 9°, que fijó los criterios a los que debería ajustarse el Poder Ejecutivo en la renegociación de los contratos mencionados en el artículo 8°, entre los que se encuentra el que ha sido sometido a consideración de la Audiencia Pública.

29.2 Destacó que se pusieron como ejemplos de una actitud positiva del Estado la rescisión del contrato de Aguas Argentinas y de correos. Al respecto, señaló que en realidad Suez se fue y que existen problemas pendientes entre el Estado Francés y la Argentina. Y respecto de la concesión de correos estimó que fue una rescisión amistosa, amigable y convenida, y que el mismo grupo que detentaba el dominio de Correo Argentino está realizando y sigue realizando negocios con el Estado.

29.3 Expresó que quienes siguen como observadores los problemas del transporte aéreo, y que además tienen oportunidad de expresar sus opiniones a través de diversos medios especializados, creen que puede ser de utilidad comentar algunas cuestiones que han estado presentes en el trámite de negociación y que deberían ser prolijamente documentadas al suscribirse el acuerdo final.

29.4 Señaló que una de las cuestiones más conflictivas ha sido la larga discusión instrumentada en numerosos recursos de amparo sobre el monto de las tasas aeroportuarias, causas judiciales promovidas por



asociaciones de usuarios y varias líneas aéreas, que actualmente están a la espera de una resolución final por parte de la CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA NACION. En este sentido, llamó su atención, la judicialización de esta cuestión, y sobre todo que la mayoría de los jueces hayan admitido esta vía procesal sin advertir que la fijación de un precio por los servicios aeroportuarios es un acto de gobierno en principio irrevisable por otro poder del Estado, salvo que se acreditara la eventual confiscatoriedad de esos valores. Sin embargo, las líneas aéreas también han desplegado, a través de IATA y de otras asociaciones que las agrupan, una larga serie de reclamos contra lo que consideran elevados costos aeroportuarios.

29.5 Opinó que resulta curioso y paradójico que cuando el Estado intenta verificar niveles de costos de alguna de las empresas la mayoría de los empresarios suelen expresar sus justificadas críticas por lo que consideran una ilegítima intromisión en la vida empresarial. Ahora bien, en materia aeroportuaria las líneas aéreas, en su gran mayoría privadas, se consideran con derecho a husmear en la estructura de costos de las empresas, también privadas, participantes en el negocio aeroportuario. Y esto no ocurre solo en la Argentina sino también frente a otros aeropuertos que han sido concesionados. Hasta parecería que las líneas aéreas privadas se oponen a que el negocio aeroportuario se privatice.

29.6 Manifestó que en manos del Estado las pérdidas se cubren con los recursos fiscales aportados por todos los contribuyentes sin excepción. Por el contrario, en manos privadas la explotación aeroportuaria se convierte en un negocio más, y por lo tanto las pérdidas las soportan los inversores, así como se benefician con las ganancias obtenidas. Este supuesto negocio aeroportuario debe ser sustentado por los usuarios, pasajeros y líneas aéreas, sin perjuicio del ingreso que debe recibir el Fisco como contraprestación por la concesión otorgada. Sin embargo, debe tenerse en cuenta que las llamadas tasas aeroportuarias son fijadas por el propio Estado, donde el Concesionario ve muy limitada la posibilidad de implementar su propia política comercial como sí lo pueden hacer las líneas aéreas al fijar sus tarifas.

29.7 Continuó expresando que debe rescatarse lo previsto en el punto 4.2 de la Carta de Entendimiento, en cuanto dice: "EL cuadro tarifario incluido en el Anexo II contiene los montos máximos que podrá cobrar el Concesionario en la facturación de los servicios prestados a los usuarios y a los operadores aéreos." Es decir, el Concesionario tiene un margen para negociar el precio de los servicios aeroportuarios según el volumen de tráfico que ofrezca cada línea. En este caso parecería que tanto el grupo económico que detenta el control de AEROLINEAS ARGENTINAS y AUSTRAL como el grupo LAN son o deberían ser los principales clientes del sistema aeroportuario, y especialmente de AA2000, de donde se podrán beneficiar con descuentos, consecuencia de un determinado volumen de tráfico que a su vez garantice al Concesionario aeroportuario un determinado flujo de ingresos.

29.8 Consideró que el artículo resulta novedoso y que parecería que lleva el valor de los servicios aeroportuarios más cerca de un precio que de una tasa, le permitirá al Concesionario también participar más activamente con las líneas aéreas y operadores turísticos para acrecentar los volúmenes de tráfico, especialmente en aeropuertos del interior del país que podrían ser puerto de entrada directo a destinos turísticos sin pasar por Ezeiza. En este sentido, el incremento del volumen de tráfico debería producir una baja de costos unitarios.

29.9 Cuestionó que las líneas aéreas insisten en la incidencia que tienen en su operación el costo aeroportuario, sin analizar sus propias estructuras de costos. Expresó que las líneas aéreas que se han privatizado mantienen estructuras muy costosas, así como regímenes laborales de difícil sustentación económica. Opinó que sólo parece que cambió el origen del capital, privado por estatal, pero la mentalidad que guía la gestión sigue siendo la misma.

29.10 Destacó que las low cost han cambiado radicalmente la geografía del transporte aéreo, especialmente por la simplificación de sus sistemas de comercialización a través de las posibilidades que permite Internet y



por la obtención de subsidios para facilitar el desarrollo de ciertos destinos. A España el treinta por ciento (30%) de los pasajeros llega por una low cost, proporción en crecimiento.

29.11 Señaló que las pérdidas que vienen acumulando las líneas aéreas, según lo expone IATA permanentemente, no es responsabilidad de terceros, sino que es consecuencia, o bien de un deficitario sistema tarifario, o bien de una estructura burocrática insostenible, o también de una mala gestión de la empresa o de las empresas.

29.12 Opinó que cuando se trata del nivel salarial vigente en algunas empresas, no solo para ejecutivos sino para todo el personal, la magnitud de gastos, las pérdidas nada tienen que ver con la incidencia del costo aeroportuario. Se preguntó si las líneas aéreas no estarán ocultando sus verdaderos problemas, derivando la atención al precio del combustible, al precio de los servicios aeroportuarios o a cualquier otro costo que pueda ser útil para justificar el fracaso de un tipo de gestión comercial obsoleta, destacando que en el fenómeno low cost los administradores en general vienen de actividades ajenas al transporte aéreo. Al respecto relató que hace más de veinte años en AEROLINEAS ARGENTINAS advirtió la tremenda resistencia a cualquier cambio existente en la empresa, como así en el medio en general, y que tampoco se admitía la posibilidad de analizar seriamente la real viabilidad de la empresa, viabilidad que aún hoy está puesta en duda y que se exterioriza en aeronaves canibalizadas, demoras en vuelos por falta de equipo, endeudamiento pos concursal y cuestiones pendientes entre sus actuales accionistas y el Estado, las que se ignora de qué modo se están negociando.

29.13 Para finalizar, manifestó que los precios de los servicios aeroportuarios no se fijan en función de la facturación o rentabilidad de las líneas aéreas, ningún operador le pide a una línea aérea explicación sobre sus tarifas ni sobre sus costos, el operador aéreo sabe de antemano los precios vigentes y de allí determinará la conveniencia o no de operar en tal o cual aeropuerto. Más aún, de acuerdo a lo mencionado en el artículo 4.2 de la Carta de Entendimiento, hasta podrá negociar un precio menor, obviamente si tiene algo para ofrecer a cambio, como ocurre en cualquier otro negocio.

Conforme el Orden del Día expuso la señora **Susana ARRANZ DE FINGER** en representación de la **ASOCIACION CONCIENCIA**.

30.1 Explicó que la ASOCIACION CONCIENCIA es una organización de la sociedad civil, con veinticuatro años de vida y que trabaja en el fortalecimiento de la ciudadanía en general. Están muy focalizados a la posibilidad de educación, la igualdad de oportunidades y la formación justamente de una ciudadanía responsable, porque creen que con esto es posible mejorar y desarrollar nuestro país y también el mundo.

30.2 Adelantó que hablaría de su forma de trabajar respecto de AA2000, señalando que arman programas y son los sponsors, las empresas, los que colaboran para que esos programas puedan llegar a lo largo y a lo ancho del país, en forma gratuita, fundamentalmente para la educación pública, para aquellas escuelas que no tienen posibilidades.

30.3 Expresó que hace casi ocho años que vienen trabajando con AA2000. Ellos siempre les esponsorean programas, fundamentalmente dedicados a la educación.

30.4 Señaló que a partir de 2002 hicieron un programa que se llamó "Argentinos a las urnas". Con Aeropuertos y un conjunto de otras empresas hicieron una campaña masiva, y que AA2000 colaboró en esto y que inclusive todos sus aeropuertos tuvieron, durante ese período, todas las campañas publicitarias que llegaban al voto responsable y conciente.



30.5 Mencionó que desde ese momento, es sponsor en dos programas muy importantes. Uno es "Responsabilidad Ciudadana", en donde se trabaja con los docentes, en las escuelas y con los alumnos, para enseñar el estilo de vida de los valores democráticos, a través de módulos de capacitación que los maestros reciben. El otro programa es CONBECA, programa que nació a partir de 2001, cuando muchos chicos no podían continuar en la escuela porque las posibilidades de su familia eran imposibles para poderles pagar los estudios. Seleccionaron más de ciento cincuenta chicos a lo largo y lo ancho del país, a los que le aseguraron, a través de estas donaciones, que no solo es AA2000 sino también otras empresas y otros particulares, la beca por los tres años para poder terminar la escuela secundaria. En ese programa, además de darles la posibilidad de que terminen, los jóvenes tienen un guía, para que lo acompañe en todo este proceso.

30.6 Manifestó que Conciencia lo quiso hacer público en la Audiencia, porque es muy importante la responsabilidad social, empresarial, el compromiso de las empresas, con organizaciones de la sociedad civil, para ayudar a trabajar en las herramientas y fortalecimiento de la ciudadanía, y fundamentalmente de los jóvenes.

A continuación tomó la palabra el señor **Raúl Oscar GRIZUTTI**, en representación de la **DIRECCION PROVINCIAL DE TRANSPORTE DE JUJUY**

31.1 Comenzó expresando su beneplácito respecto de la Audiencia Pública por tratarse de una muestra más del funcionamiento democrático de las instituciones en Argentina y por la transparencia que el proceso supone.

31.2 Manifestó que el Aeropuerto de Jujuy se sumará a la concesión ya que mientras algunos aeropuertos del país se han modernizado, otros no han tenido el mismo avance, como es el caso de su Aeropuerto. Detalló que las razones, fundamentalmente recaen en la existencia de un Concesionario, del que puede aprovechar su idoneidad técnica, y la sinergia con otros aeropuertos que generan mejores flujos y fondos.

31.3 Resaltó que no todos los ingresos de Ezeiza los genera ese aeropuerto, ya que muchos de los turistas que gastan en Ezeiza visitan los hermosos paisajes de todo el país. Así como que tampoco se tiene en cuenta que se debe potenciar el desarrollo de los demás aeropuertos del país, generando el desarrollo de las distintas regiones y una mejor integración entre las mismas.

31.4 Relató que la provincia solicitó la modernización del aeropuerto para que quede a la altura del aeropuerto salteño, recordando que cuando empezó la privatización de Salta, el Aeropuerto de Jujuy era superior, la temática de movimiento y demás, el movimiento comercial, eran superiores en cuanto a movimiento económico que Salta. Asimismo, señaló que luego de la inversión que hizo AA2000 en el Aeropuerto de Salta, el Aeropuerto de Jujuy quedó postergado en todo orden.

31.5 Observó que las exposiciones se concentraron en Aeroparque, y sobre todo en Ezeiza, sin tener en cuenta al resto de las provincias, o los ciudadanos que viven en las distintas provincias. Destacó que esto lo demuestran los hechos de la actitud de las compañías aéreas a través de que toda la traza de vuelos, tanto del exterior como de cabotaje, está centrada en Buenos Aires. Asimismo cuestionó, que frente a la potenciación que tiene el MERCOSUR y el Corredor Bioceánico, ni IATA ni ninguno de los representantes que se expresaron directa o indirectamente por las compañías aéreas, hablaron de generar vuelos regionales, transversales, intrapaís y que tengan todas las regiones o países limítrofes.



31.6. Reflexionó que si AA2000 se va de la provincia de Salta, deja toda una infraestructura de servicio, mientras que en la provincia de Jujuy se han ido las compañías aéreas, por distintas razones, y que no dejaron deudas, pero que tampoco dejaron nada.

31.7 Demostró su preocupación en cuanto al crecimiento del país, sobre todo por lo extenso, teniendo que acortar los tiempos, utilizar toda la tecnología para el desarrollo de las regiones, la intercomunicación dentro de las regiones, dentro y fuera del país, cuando a su parecer el único negocio que puede existir para las compañías aéreas es que todo se centre en Buenos Aires.

31.8 Puso de resalto que cualquier persona que tenga que estar en tránsito por Jujuy, que tenga que venir de Brasil, Paraguay, para ir a Jujuy, tiene que venir a Buenos Aires y de Buenos Aires recién ir a Jujuy, o a Salta. Y recordó que el Aeropuerto de Jujuy, es uno de los pocos en el país, que está primero Ezeiza, luego sigue Jujuy en cuanto a características de soporte de pista, la situación geográfica, la ubicación estratégica y demás.

31.9 Comentó que hoy por hoy tenemos la ventaja, y la suerte o bendición, de que Jujuy, vía Quebrada de Humahuaca, sea designado patrimonio de la humanidad, con un incremento más que notable de turistas. Esa sería una de las industrias que mejoraría toda la situación económica en el noroeste, pero no hay vuelos, y opinó que lo poco que hay en vuelo no tiene piedad respecto a las tarifas.

Al ser el turno de la **DIRECCION DE TRANSPORTE DE LA PROVINCIA DE LA PAMPA**, tomó la palabra en su representación el señor **Juan José PICO**.

32.1 Comenzó relatando que cuando en el año 1998 se privatizaron las concesiones de aeropuertos, las provincias que tenían aeropuertos que fueron concesionados, como en el caso de la provincia de La Pampa, fueron notificadas fehacientemente de la concesión y de las obligaciones que asumía el Concesionario. Dentro de estas obligaciones, una de ellas era hacer inversiones en los aeropuertos de cada una de las provincias. Es a partir de ese momento que entendieron que pasaron a ser parte del Contrato de Concesión de hecho y de derecho, y que cada una de las provincias tiene un derecho adquirido sobre la concesión otorgada en su momento o en el contrato originario.

32.2 Por ello, pidió que se les informe acabadamente de la Carta de Entendimiento celebrada el 23 de agosto en lo referente a los dos aeropuertos existentes en su provincia y concesionados, el aeropuerto de la ciudad de Santa Rosa y el aeropuerto de la ciudad de General Pico, específicamente en relación con las inversiones oportunamente comprometidas por el Concesionario y no realizadas, y los compromisos futuros a partir de la citada Carta de Entendimiento.

32.3 Entendió necesario que en el nuevo Contrato de Concesión se inserte, específicamente respecto de los aeropuertos de la provincia de La Pampa, las mismas obligaciones en compromisos de inversión para el Concesionario, porque sino verían frustrados sus derechos ya otorgados. Reiteró que en el nuevo contrato deben insertarse específicamente las inversiones que estaban en el contrato originario.

32.4 Respecto de las líneas aéreas, manifestó que nuestro país debe tender, sobre todo en la parte regional, a propender a que las empresas de bajo costo hagan pie en la Argentina. No es posible que todos los vuelos sean a Buenos Aires, y no es posible tampoco, que haya empresas que solamente viajan a otras provincias si sus gobiernos les subsidian el vuelo.



La presidencia mencionó que continuaba en el orden el número cuarenta y nueve, la señora Marta Nélide PREQUIU, pero por acuerdo de partes le cedió el turno al señor **Marcelo Eugenio Andrés VILLEGAS**, quien expuso en su calidad de particular interesado.

33.1 Comenzó agradeciendo la posibilidad de expresar las opiniones que le merece la Carta de Entendimiento.

33.2 Observó que los panelistas que lo precedieron expusieron claramente los claros y oscuros de la contratación, desde su origen hasta el día de la Audiencia, y manifestó que su interés particular, además de ser un usuario por razones de trabajo o placer, deviene del hecho de que durante veinte años gestionó contratos del Estado, especialmente de Obras Públicas en aplicación de la Ley N° 13.064, y la de mayores costos de la Ley N° 910. También trabajó para organismos internacionales.

33.3 Puntualizó que al hablar de inversiones se partió de información mala, sin abrir juicio de la calidad de la empresa, fue la información que dio la UBS.

33.4 Continuó señalando que en los últimos años ha aparecido una nueva forma de percibir la ganancia de los contratos y se ha dado en llamar en el mantenimiento del equilibrio de la ecuación económico-financiera. Aclaró brevemente que se trata de mantener, a través del tiempo, el margen de beneficio que el contratista había previsto en su contrato. Expresó que le parece perfecto porque el Estado busca el bien público y el contratista es un colaborador, en definitiva, si lo hace en forma honesta y legal, es un colaborador en la búsqueda del bien público, pero a diferencia del Estado, el contratista o Concesionario es una empresa privada y tiene como objetivo maximizar los beneficios económicos que pueda obtener de su actividad. Consideró lógico que la ley disponga que se repare esa ecuación cuando la misma está afectada por razones ajenas a la voluntad del Concesionario.

33.5 Resaltó el olvido de la discusión de un aspecto central, el equilibrio de la ecuación económico-financiera que está inmersa dentro del contrato que firmó el Estado en su origen con AA2000, y expresó que en ninguno de los documentos posteriores surge con claridad cuál es esa ecuación económico-financiera.

33.6 Manifestó que sólo encontró una referencia en el acuerdo de renegociación que firmó el doctor CAPORALE, presidente del ORSNA, y que lo refrendó ATANASOF, Jefe de Gabinete de Ministros en el año 2003. Expresó que en el mismo aparece un remendo de índice de equilibrio de la ecuación económico-financiera, aunque tomada de los pelos, pero aparece, cosa que no sucede en la actual renegociación.

33.7 Destacó que si no se una base polinómica que diga cuál es la ecuación económico-financiera que maneja el contrato o sobre la cual se sustenta el contrato, se producirá la judicialización del problema. Porque hay una tasa inflacionaria, baja, pero afecta los ingresos del canon que percibe la empresa. Por lo tanto, esa inflación va a ir en contra del equilibrio económico-financiero del contrato, lo cual, en su opinión, va a dar pie para un nuevo reclamo.

33.8 Propuso a la UNIREN la inclusión en la Carta de Intención de una fórmula polinómica, por lo menos, donde se establezca básicamente cuál es la condición de equilibrio del contrato. Toda vez que su interés radica en saber cuánto quiere ganar el contratista o el Concesionario, cuánto va a hacer el Concesionario realmente y cómo se van a ajustar esos valores a través de los próximos treinta años.

33.9 Consideró adecuado que como es una fórmula que se hace por primera vez en nuestro país, aplicado a un régimen tan complejo como el del contrato, tenga que sufrir ajustes. Endendió lógico



que esos ajustes se conviniese que se hagan un año antes del cierre del quinquenio de proyectos de obra, por ejemplo, pero que estén, y que esto se mantenga en el tiempo. De otra manera, expresó que se depende de la UBS, que es una proyección que dice que el Concesionario hizo el promedio de concesión en base a cuarenta y nueve millones de pasajeros.

33.10 Concluyó expresando que su propuesta concreta es que se incorpore en el proceso de renegociación una fórmula polinómica que establezca claramente cuál es el mecanismo de equilibrio de la ecuación económico-financiera, que es la base del contrato y está consagrada en todas las doctrinas y en varias leyes, inclusive la ley de emergencia económica.

Conforme el Orden del Día se convocó al señor **Alfredo Germán BARROS**, particular interesado.

34.1 Se presentó como profesor de la Facultad de Derecho de la Universidad Católica Argentina y aclaró que sus dichos no involucraron las opiniones o las definiciones de la Universidad Católica Argentina. Asimismo, detalló que su exposición giraría sobre dos puntos: los fundamentos conceptuales y una comparación numérica internacional en aquellos puntos en donde esa comparación pudiera ser efectuada.

34.2 Afirmó que las empresas hacen su contribución específica desde la perspectiva de una excelente provisión de bienes y servicios. Así como que ese trabajo se realiza en colaboración con distintos agentes económicos, algunos de la propia empresa, otros de la competencia, otros que son complementarios y también de las asociaciones intermedias y del sector público u otros poderes públicos.

34.3 Enumeró algunos de los fundamentos en cuanto a instituciones básicas que ayudan a poder desarrollar esto. Comenzó mencionando el libre mercado, un mercado donde se promueva la competitividad y que en esa competitividad los bienes y servicios que se ofrezcan aseguren resultados eficientes para la producción. En ese caso, el reconocimiento del mercado como una institución básica presupone, de alguna manera, la importancia de la regulación.

34.4 En ese orden, expresó que el Estado debe desarrollar una actividad de acuerdo a los criterios que establecen el principio de subsidiariedad y el de solidaridad, según los cuales lo que los particulares pueden realizar por su cuenta, el sector público solamente tiene capacidad para ofrecerlo, en el caso de que se hiciera necesario, y en el caso de que efectivamente lo tuviera que ejecutar, solamente con una finalidad de ayuda para que el sector privado pueda salir adelante, generar el marco necesario. En definitiva, el marco que tiene que dar el sector público y en particular el Estado es un marco de seguridad jurídica.

34.5 Estimó que es necesario plantear dentro de este marco de instituciones y de jugadores una nueva reconceptualización de lo que es el trabajo en el servicio público, definir no solamente como de servicio público áreas específicas como podría ser gas, telecomunicaciones o aeropuertos, sino más específicamente, involucrar cuáles de estos aspectos en estas áreas se consideran de servicio público.

34.6 Continuó expresando que una vez que se efectuara tal definición conceptual, vendría la definición de cuál es la carga específica que los involucrados tienen que llevar adelante. Y señaló que habría que efectuar una modificación del concepto de reserva que lleva adelante el Estado y también la sustitución de un régimen cerrado por un régimen abierto, obviamente con una previa autorización de la autoridad reglamentaria.



34.7 Detalló que para alcanzar un reequilibrio tarifario, los usuarios deberían abonar por los servicios que utilizan y que no hay que confundir las tarifas con fines de política.

34.8 Señaló algunos elementos que tienen que estar presente como tarea del regulador en ese contexto: el regulador, siguiendo las pautas constitucionales (artículo 42) debe garantizar la competencia, debe respetar la metodología que se ha pactado para la fijación de tasas, y si se quieren incorporar elementos de la distribución o de justicia social –es decir, subsidios-, tendrían que estar explícitos y perfectamente cuantificados.

34.9 Concluyó que las tarifas, tienen un componente de orden económico y, existe un elemento discrecional difícil de fijar. Si no se aprecia en el nivel de las tarifas, se puede efectuar en el nivel de los precios de los productos habitualmente consumidos.

34.10 Realizó una síntesis de la fundamentación de las tasas: impulsar los instrumentos que garanticen el financiamiento de inversiones y logre alcanzar los estándares de calidad de servicios exigidos por las normas vigentes y tratados internacionales de los cuales somos parte.

34.11 Manifestó que no se refería a la exigencia de la fijación de las tasas o de las tarifas en moneda de curso legal sino en moneda de poder adquisitivo que permitan llevar adelante las finalidades que se han establecido como marco genérico, entre otras cosas, el desarrollo de un mercado de tipo competitivo.

34.12 Observó que existen dos tipos de tasas, tasas vinculadas con líneas aéreas y tasas vinculadas con pasajeros. En relación con el primer grupo de tasas, se hace muy difícil la comparación internacional por la razón de que en esas tasas se suelen comparar cosas que no son del todo comparables: aeropuerto contra redes o, para el caso de Argentina, el Sistema Nacional de Aeropuertos. En una comparación internacional equitativa, las cifras deberían ser homogeneizadas comparando aeropuertos con aeropuertos, o redes con redes.

34.13 Expresó que para el caso de las tasas aeroportuarias, las cifras muestran que TAI y TEI para Ezeiza se mueven en un rango de tres al nueve por ciento. Señalando que en un mercado competitivo los ejecutivos de las empresas utilizarían como benchmark el tres por ciento. Asimismo, con respecto de los valores internacionales en América Latina, solamente para mostrar el rango, Costa Rica y Uruguay cuarenta y dos a veintidós, contra los dieciocho de Argentina.

34.14 Por último, reseñó algunos principios que considera se deben respetar, la concesión, necesidad de explicitar los subsidios cruzados, y no efectuar una confusión de una herramienta más de la regulación y de la empresa, con política económica.

Fueron llamados a exponer los señores **Gustavo Pablo BUDIÑO, Jorge Alberto MORENO, Daniel Horacio CARRETERO, Guillermo PULPEIRO**, en su calidad de particulares interesados, pero toda vez que no se encontraban presentes en la sala de la Audiencia, se continuó conforme el Orden del Día y tomó la palabra el señor **Miguel Guillermo FERNANDEZ MADERO**, también en carácter de particular interesado.

35.1 Recordó un informe de la AUDITORIA GENERAL DE LA NACION (AGN) que le recordaba al PEN los incumplimientos en que había incurrido AA2000. En él le recomendaba tener especialmente en cuenta esos incumplimientos, y le aconsejaba que aplique el marco sancionatorio del cuerpo regulatorio a la hora de una eventual renegociación con la empresa.



35.2 Señaló que entre las faltas aludidas se mencionaba expresamente el no pago del canon, que sumaba aproximadamente unos trescientos cincuenta millones de dólares (350 mill/USD). Así como que si se consideraban a ese momento el resto de cuotas vencidas y tampoco abonadas, esa obligación era bastante mayor y las razones para dar por caído el contrato eran más contundentes aún.

35.3 Observó que el mismo trabajo de los auditores recomendaba al ente de control, ejecutar las garantías que respaldaban el acuerdo firmado y reencauzar las acciones judiciales en contra del prestador.

35.4 Resaltó que la AGN sugería a la JEFATURA DE GABINETE DE MINISTROS tener presente al momento de evaluar la viabilidad de una renegociación y sus términos, las observaciones del informe actual y las de sus anteriores.

35.5 Acto seguido, manifestó que los organismos de control funcionan y funcionan bien y que los auditores están especialmente alertados por puja legal entre el Estado y AA2000.

35.6 Puso de relieve que el único que se ve perjudicado en esta pelea es el usuario, quien en definitiva es el que mayor provecho le saca al buen funcionamiento y a las comodidades que tenga en cada aeropuerto que visita.

35.7 Consideró una buena medida la firma en agosto de 2001 del Acta Compromiso que permitió garantizar la prestación del servicio mientras se readecuaba el contrato, ya que a los efectos de dejar de lado toda puja legal que en vez de construir destruye, se pautó una tregua y se comenzaba a hablar de una renegociación en forma seria.

35.8 Continuó rememorando que en total disconformidad con el tono mediador del ESTADO NACIONAL, la SINDICATURA GENERAL DE LA NACION de ese momento, opinó en contra de ese intento renegociador, diciendo que correspondería proceder a intimar y emplazar al Concesionario al inmediato cumplimiento del pago de los cánones adeudados a la fecha y la presentación de un plan de regularización del programa de inversiones, bajo apercibimiento de rescindir el contrato. Señaló que en caso de haberse rescindido el contrato, los usuarios hubiesen sido los perjudicados.

35.9 Expresó que entiende que todas las empresas prestadoras de servicios públicos de nuestro país han incurrido en incumplimientos de contrato, a veces en forma leve y a veces en forma grave, pero no por ello el Estado debe dejar de ver las cosas positivas que se han hecho: las inversiones en infraestructura, las inversiones en obras, las inversiones en tecnología.

35.10 Celebró la actitud mediadora del ESTADO NACIONAL, al sentarse a renegociar el contrato, que lo haya realizado en forma tan cuidadosa, y que sin dejar que la empresa prestadora del servicio vaya a la quiebra por sus deudas, haya tenido la inteligencia de proponer quedarse con una parte del paquete accionario, y con ello poner un director propio en la conducción de la misma. Asimismo, apuntó que el ESTADO NACIONAL en el momento que quiera se podrá desprender de las acciones, ya que las mismas en corto plazo pasarán a cotizar en el sistema bursátil argentino.

35.11 Recalcó que se debe empezar a pensar más en las empresas de bandera nacional y principalmente en los usuarios de los servicios públicos y no dejarse llevar por los intereses de algunas con capitales internacionales.

Expuso la señora **María Regina CORBERA**, en calidad de particular interesado.



- 36.1 Aclaró que pertenece a la ASOCIACION CIVIL POR LOS DERECHOS Y GARANTIAS CONSTITUCIONALES pero que se presentó en la Audiencia fundamentalmente como usuaria del servicio.
- 36.2 Dijo que comparte la idea de que los aeropuertos y las líneas aéreas son socios y entendió que era oportuno hablar del accionista línea aérea.
- 36.3 Manifestó que es objetivo de las empresas de líneas aéreas es ganar dinero, pero destacó que el problema es cómo ganan este dinero, el cual entendió, lo aportan todos los usuarios del servicio público.
- 36.4 Destacó como tema fundamental la calidad con la que prestan el servicio las aerolíneas y los aeropuertos.
- 36.5 Entendió como problema grave que los usuarios no tienen el derecho a recibir la información completa sobre este tema porque es muy difícil llegar a que las aerolíneas den la información acerca de los números de los ingresos reales de las líneas aéreas. Sin embargo, realizó una estimación de una facturación anual de al menos tres mil quinientos millones de dólares (3.500 mill/USD) en vuelos a nuestro país.
- 36.6 Explicó que lo que quiere el usuario es que las líneas aéreas sean transparentes, que informen al pasajero correctamente, que no lo confundan. Ante semejante volumen de miles de millones de dólares que recibe nuestro país, consideró interesante cuestionarse por qué nunca se pesificaron los pasajes.
- 36.7 En ese orden, realizó los siguientes cuestionamientos: ¿Qué hizo Jurca? ¿Por qué no invierten más en las rutas de Buenos Aires y permiten las bajas de las tarifas? ¿Por qué, siendo un servicio público que se explota bajo concesión del Estado nacional, las líneas aéreas no fueron alcanzadas por la emergencia económica? ¿Por qué el Estado no le fijó los precios como a las estaciones de servicios de los combustibles? ¿Por qué no resulta aplicable la ley de defensa del consumidor? ¿Por qué todos estos privilegios? ¿Qué impuestos y tasas pagan? ¿Sobre qué base imponible? ¿Por qué nadie demandó judicialmente la pesificación de las tarifas de las líneas aéreas?
- 36.8 Planteó que las líneas aéreas han fosilizado prácticas comerciales contra los pasajeros y usuarios. Al respecto expresó que la denegación del embarque, más conocida como *overwalking*, es una de las modalidades más aberrantes que existen en la prestación de cualquier servicio público. Por ejemplo, venden el pasaje, cobran el precio pero no prestan el servicio adecuado que tienen que prestar. Hacen para el usuario lo que les place. También destacó como problemas las demoras, las pérdidas de los equipajes, las cancelaciones de los vuelos, la publicidad engañosa, la poca información que le dan a los pasajeros, y la cada vez peor calidad del servicio a bordo.
- 36.9 Agregó que, si se piensa en 2001, no solo las líneas aéreas dejaron de volar y huyeron del país sino que mantuvieron sus precios en dólares y no redujeron sus tarifas. Se exceptuaron de la ley de emergencia, pero, sin embargo, fueron una de las primeras beneficiarias en la recuperación de la Argentina. El turismo mundial hizo del turista, el usuario extranjero, su gran negocio.
- 36.10 Recordó que en Europa, en Estados Unidos, en México, los usuarios vuelan por diez, cincuenta o noventa dólares. Planteó como interrogante ¿Qué circunstancias impiden esto en Argentina, el oligopolio y las restricciones que imponen las asociadas a JURCA, IATA y ALTA?
- 36.11 Por último expresó que la aviación civil debe estar al servicio de los usuarios, de la gente, de los argentinos, que las líneas aéreas hagan su negocio, pero que no defrauden a la gente y a los usuarios, que muestren sus números, que sean transparentes, que cumplan con la ley de defensa



del consumidor y que el Estado regule una ley que sea verdadera y eficaz y que defienda los derechos de los usuarios contra los abusos y los excesos, terminando con todos los privilegios.

Tomó la palabra el **Sr. Juan Antonio ALANIS MARCOS**, representando a **GLOBAL EXCHANGE EN ARGENTINA**.

37.1 Aclaró que no analizaría aspectos que tengan que ver con el contrato por dos motivos: uno, porque no tiene toda la información; segundo, porque cada vez que hay un contrato hay dos partes que negocian entre ellas los acuerdos. Dio su opinión desde un punto de vista más pragmático.

37.2 Presentando a la empresa a la que pertenece, explicó que es una multinacional de origen familiar que está especializada en el servicio de cambio de moneda extranjera dentro de los aeropuertos. Agregó que gestionan el servicio de cambio en seis aeropuertos internacionales de Argentina, que tienen once oficinas de cambio y actualmente la empresa en Argentina tiene ciento tres personas trabajando.

37.3 Argumentó que los aeropuertos son generadores de la imagen de un país. Cada vez que alguien llega a un país la primera imagen que recibe es la que recibe del propio aeropuerto, del aeropuerto con todo lo que conlleva, y lógicamente unen al país con el mundo.

37.4 Comentó en cuanto al trabajo de AA2000, que la innovación y la mejora son continuas: pasa un mes y ya hay cosas diferentes, todo funciona un poquito mejor. Se están modernizando todas las instalaciones, desde la parte comercial a la parte de servicios, a la parte sanitaria y a cualquier otro aspecto que muchas veces los pasajeros normales no consiguen apreciar.

37.5 Expresó que son potenciadores económicos, sociales y culturales. Económicos por su propia actividad. Sociales porque de alguna forma todos vemos que es un gran generador de empleo, directo e indirecto; tienen campañas de apoyo a la cultura que todos podemos apreciar en diferentes aeropuertos. Apuesta por el desarrollo de la energía ecológica.

37.6 Destacó la excelencia en la atención al pasajero que entendió, es una de las claves fundamentales sin lo que todo esto no llegaría a funcionar.

37.7 Por otra parte, agregó, que la empresa tiene capital mayoritario argentino. Apoyan continuamente al turismo, y el turismo va a ser una de las grandes máquinas de este país de cara a los próximos años.

37.8 Por último expresó que, GLOBAL EXCHANGE opina y sostiene que es la mejor opción para la gestión, modernización, mejora y desarrollo de los aeropuertos argentinos, siendo el Concesionario idóneo para la concesión del contrato por parte del gobierno argentino.

Se convocó, según el Orden del día, al Señor **Julio Víctor SOBRINO**, en representación de la **ASOCIACION COORDINADORA DE USUARIOS, CONSUMIDORES Y CONTRIBUYENTES (ACUCC)**, quien no se encontraba en ese momento en el recinto de Audiencia.

Continuando con las exposiciones, hizo uso de la palabra, por la **ASOCIACION DE CONTROLADORES DE TRANSITO AEREO DE LA REPUBLICA ARGENTINA (ACTA)**, la Sra. **Gabriela LOGATTO**.



38.1 Comenzó su exposición comentando que entiende resulta valorable que esta Carta de Entendimiento se haya llevado a cabo tomando estándares establecidos por OACI y por la IATA, porque significa el resguardo de la excelencia y calidad.

38.2 Destacó la importancia que tienen los servicios de tránsito aéreo para la actividad aerocomercial de un país, expresó que la actividad aeronáutica no se puede realizar sólo por sectores sino que es un conjunto.

38.3 Comentó que conoce la deplorable situación en la que se encontraban los aeropuertos antes de la concesión, por lo que acompaña y apoya la gran evolución que hubo en materia de aeropuertos en los últimos años. Pero esa evolución debe encontrarse sostenida y acompañada por todos los componentes que hacen a la aeronáutica de un país. Por ello cree positivo el alcance de inversión a los servicios de infraestructura que contempla la Carta de Entendimiento objeto de análisis de la presente audiencia. Cuando hablamos de la seguridad operacional, agregó, estamos hablando por excelencia de la actividad de los controladores de tránsito aéreos, servicio público brindado por quienes resguardan las vidas humanas en los cielos argentinos.

38.4 Explicó que cuando se habla de la actividad aeronáutica debe hacerse desde una visión amplia, tomando siempre en cuenta los intereses y preocupaciones de los distintos usuarios del sistema. Por ejemplo, si nos ponemos en el lugar de los usuarios específicos del transporte aéreo, nos encontramos que el mismo responde a tres motivos de importancia: turismo, trabajo o negocio y despacho de cargas. En los tres casos valoran la rapidez y eficacia con que las operaciones se realizan.

38.5 Agregó que, en este contexto, las inversiones deben estar destinadas a una infraestructura prestigiosa, que brinde servicios de alta calidad, ya que debe ser compatible con los objetivos mencionados anteriormente sobre integración de los componentes que son parte de esta actividad aeronáutica.

38.6 Aclaró que pretender una rescisión del Contrato de Concesión es retroceder en la política aerocomercial de nuestro país, más aún cuando el mismo se plantea exclusivamente desde el punto de vista económico-financiero.

38.7 Concluyó manifestando el deseo de que la decisión anunciada por el PEN de reformar orgánicamente la estructura de la aviación civil en la REPUBLICA ARGENTINA venga acompañada de una política aerocomercial de inversión proactiva, clara, seria y responsable, para definitivamente jerarquizar la aviación civil nacional y consecuentemente jerarquizar y dignificar a los servicios de control de tránsito aéreo de la REPUBLICA ARGENTINA.

Fueron llamados como particulares interesados, la **Sra. Marta Nélide PREQUIU** y el **Sr. Emiliano Pedro Manuel BALOIRA**, quienes no expusieron por no encontrarse en la sala de audiencia.

Acto seguido, y luego de ser llamado a exponer, tomó la palabra, en calidad de particular interesado, el **Sr. Fernando Ruiz MAGADAN**.

39.1 Agradeció la oportunidad brindada por las autoridades de la Audiencia.

39.2 Comentó que hace tiempo que participa del movimiento de defensa de los consumidores y usuarios en temas de la más variada naturaleza y que la experiencia le indica que la estructura, el sistema



gubernamental de control de los servicios aeroportuarios y el desempeño de las compañías áreas no están bien atendidos.

39.3 Señaló que en originariamente la aviación fue considerada más importante que la infraestructura dispuesta para el despegue y aterrizaje de las aeronaves, pero que hoy en día el concepto de los aeropuertos ha cambiado. Argumentó que los aeropuertos deben atender, además de la seguridad aérea y los aspectos operativos que permiten y garantizan el buen funcionamiento de las aeronaves, las demandas de los pasajeros en tierra. Opinó que no se trata únicamente de la infraestructura para el despegue y aterrizaje de aviones sino de la calidad de vida dentro de los aeropuertos.

39.4 Comentó que espera que con la renegociación se garantice una evolución mayor de los aeropuertos del país, debiendo reconocer, sin embargo, que la concesión de los principales aeropuertos -aquellos que integran la concesión de AA2000- mejoraron sensiblemente los servicios. Sin embargo, expresó que falta mucho por hacer, no sólo en los aeropuertos concesionados sino además en los que no concesionados.

39.5 Con relación a las líneas aéreas, dijo que entiende que es una industria en crisis, porque al menos en el país AEROLINEAS ARGENTINAS viene de crisis en crisis y que necesita organizarse definitivamente para brindar un servicio seguro y de calidad en forma sostenible.

39.6 Propuso unificar en un mismo organismo de control todo lo relativo a los aeropuertos y al transporte aéreo. Expuso que entiende que se trata de industrias distintas pero que su unificación en términos de uso o consumo es definitivamente común. Nadie que viaja en avión puede desentenderse de los aeropuertos y viceversa.

Siguiendo el Orden del día, se convocó como particular interesado, a la **Sra. Alicia Virginia CALABRO**.

40.1 Expresó que trataría el tema referido a las estaciones aeroportuarias concesionadas y no concesionadas.

40.2 Recordó que el ORSNA tiene como misión el velar por la buena prestación del servicio que efectúen las prestatarias, y de esta forma garantizar las operaciones confiables de las estaciones concesionadas. Agregó que este organismo se financia con los ingresos provenientes del canon establecido por el Contrato de Concesión del Grupo A, es decir, de las estaciones aeroportuarias concesionadas, cuya explotación, administración y funcionamiento han sido otorgados a la empresa AA2000.

40.3 Propuso poner sobre la mesa temas secundarios que no hacen al fondo de la concesión, pero que sí van a ayudar a mejorar a diversos sectores operativos de las aeroestaciones del Grupo B, es decir, las no concesionadas. Planteó la posibilidad de que tanto el organismo de control y recaudación de los fondos provenientes de las tasas de aeropuertos, conjuntamente con la empresa concesionaria del servicio, puedan o se comprometan a realizar obras secundarias.

40.4 Expresó que el organismo se puede comprometer a llevar adelante un plan conjunto para poder ejecutar tareas de previsión, desarrollo y administración de capacitación para incrementar los conocimientos y aptitudes aeronáuticas y/o específicas profesionales del personal de las aeroestaciones no concesionadas. Podrán además, el ente y la empresa, desarrollar en conjunto actividades necesarias para la realización de los estudios, proyectos de factibilidad, obras y programas de inversión indispensables para una futura concesión de esa aeroestación que hoy es calificada en el Grupo B.



Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

40.5 De esta manera, continuó, se puede tender a la conservación, ampliación, recuperación y modernización de las instalaciones aeroportuarias de todos aquellos aeropuertos pertenecientes al sistema nacional que aún no han sido concesionados.

40.6 Agregó que se deben resguardar las normas ambientales de estos sitios, y en su caso llevar adelante los estudios y acciones necesarios para la implementación efectiva de los planes de recuperación de daños ambientales ya producidos.

40.7 Por último, expresó que se debe dar participación necesaria a otros actores principales, que son los estados municipales y provinciales, toda vez que los mismos cumplirán un rol fundamental en una futura y posible recategorización de una estación, de no concesionada a concesionada. Ello no se logra dejando las cosas en manos de quienes no puedan o no quieran hacerlo; ello se realiza solamente en conjunto, y en este caso entre la empresa concesionaria y el organismo regulador.

Según el Orden del Día, a continuación fue llamado a exponer el **Sr. Carlos Marcelo ALLOVATTI** en su calidad de particular interesado.

41.1 Destacó el rol fundamental que tienen en la audiencia tanto las entidades como los terceros interesados, es decir los usuarios comunes de este tipo de servicio.

41.2 Destacó estar de acuerdo con el Estado nacional cuando toma la decisión de tomar parte del paquete accionario de la empresa y sentar en ella a un representante suyo y de esta forma hacerse acreedor de un activo importante de una empresa redituable y poder así cobrarse la deuda existente a la fecha con el Fisco.

41.3 Entendió que tanto la empresa prestadora del servicio como el Estado nacional están satisfechos de la decisión que han tomado respecto a la inclusión de este último como socio, y por ello los usuarios deben estar tranquilos y seguros que sus intereses van a estar muy bien resguardados y cuidados.

41.4 Expresó su descontento con el sometimiento derivado de las decisiones autoritarias que toman continuamente las dos empresas de líneas aéreas oligopólicas. Por otra parte, dejó sentado su desacuerdo con las políticas que se vienen aplicando desde hace un largo tiempo y hasta la fecha para con las líneas aéreas que vuelan las rutas de cabotaje.

41.5 Agregó que no entiende, como se aprecia en diversos medios de comunicación, que en Europa y Estados Unidos los usuarios pueden volar por diez euros de París a Madrid, o por cuarenta dólares desde Atlanta a New York, o de Berlín a Lisboa por veinticinco Euros; y no sólo con estos precios, sino que además lo hagan en aeronaves modernas y seguras. ¿Por qué en Argentina nunca podemos gozar de esos beneficios? ¿Por qué en Argentina siempre debemos pasar por Buenos Aires para ir a cualquier destino? ¿O por qué hay que pasar por Buenos Aires para ir a cualquier otro destino de América o el Mundo? Ello es así porque erróneamente el Estado protege a las únicas empresas que operan en forma casi oligopólica las rutas aéreas de la Argentina.

41.6 Agregó que no hay aumento de tarifas desde el año 1988, y en esta renegociación tampoco. Ni para los pasajeros ni para las aerolíneas. Discutir la moneda de pago de los vuelos internacionales no tiene ningún sentido. Se paga en dólares o en euros en todo el mundo, al igual que los pasajes aéreos. Continuó diciendo que le preocupa la defensa del servicio, la calidad del mismo, la seguridad en el aeropuerto, la pérdida de equipajes, la ejecución de las inversiones, los retrasos en los vuelos, etcétera.



41.7 Hizo una breve mención acerca del tema de la jurisdicción en controversias referidas a cuestiones del servicio en sí; sobre cuál será la justicia que vaya a entender en las acciones o denuncias cuando se produzcan fallas en el servicio.

41.8 Manifestó que entiende que se viene una concesión en la que superadas las diferencias, el servicio y la calidad van a ser la piedra angular. Debe quedar claro cuál va a ser la jurisdicción de la justicia que va a entender en estos casos. Que la jurisdicción esté unificada.

41.9 Finalmente expresó que entiende claramente que la jurisdicción que deba atender este tipo de reclamos y controversias debe ser la Justicia Federal Civil y Comercial de la Ciudad de Buenos Aires, quien ha dado sobradas muestras que es prestigiosa en materia aeronáutica, por lo que sugirió delegar la resolución de todos los aspectos que hagan a este tipo de servicios aeroportuarios.

Hizo uso de la palabra, en su calidad de particular interesado, la **Sra. María del Pilar RAMIREZ**.

42.1 Planteó el tema de la responsabilidad, y fundamentalmente, el de la responsabilidad social empresaria. El crecimiento que responde al bien que engloba la responsabilidad social en el marco del transporte aéreo se refleja en la posibilidad de hacer accesible el servicio a todas aquellas personas que por sus condiciones no pueden acceder al mismo y que responde a las necesidades básicas.

42.2 Explicó que la responsabilidad social empresarial es un amplio *set* de políticas, prácticas y programas, que integrados en la operación empresarial y relacionados con todos los públicos, establece metas empresariales compatibles con el desenvolvimiento sustentable de la sociedad. La complejidad de los problemas sociales actuales ha llevado a que ya no se considere al Estado como responsable exclusivo de la acción social. Frente a esto, las empresas han tenido que modificar su rol.

42.3 Explicó que implica no sólo realizar acciones en beneficio de la comunidad en la cual está inserta la empresa, sino también orientar su conducta basándose en principios éticos que contemplen el respeto por las leyes, el pago de los impuestos y la conformación de condiciones adecuadas de salud y de seguridad de sus empleados. La sociedad considera que las empresas argentinas no desarrollan una política de responsabilidad social empresarial puesto que abordan de manera aislada y no vinculada la estrategia de negocio.

42.4 Propuso la creación de un Fondo Solidario del Transporte Aéreo. Tal iniciativa consiste en lograr una alianza de los sectores público y privado del transporte aerocomercial, que esté destinada al mejoramiento, fortalecimiento y posicionamiento de la industria del transporte aéreo. Debería integrar a los actores más relevantes del sector. La participación sería de carácter voluntario y no reconocería limitaciones asociadas a la nacionalidad de los actores.

42.5 Agregó que la estructura organizativa y los actores deberían ser: a) los Administradores, que son las entidades que van a tener a su cargo la administración del Fondo Solidario del Transporte Aéreo; b) los Agentes, que van a ser los facilitadores; c) los aportantes, que van a ser los clientes de compañías aéreas, que efectúen aportes voluntarios al Fondo; d) Benefactores, que son los actores que integrarán aportes voluntarios al Fondo Solidario del Transporte Aéreo y estarán a cargo de las prestaciones solidarias y e) los Beneficiarios, que son las personas o instituciones que van a ser los destinatarios de las prestaciones aéreas solidarias.

42.6 Continuó su argumentación explicando que el Fondo Solidario del Transporte Aéreo se integraría con recursos económicos y financieros corrientes y no corrientes. Las prestaciones consistirían sustancialmente



en servicios de transporte aéreo y, en menor medida, bienes o servicios vinculados y podrían sumarse al Fondo Solidario las contribuciones de los operadores aeroportuarios. Directamente las prestaciones aéreas solidarias podrían gozar, además, de exenciones al pago de tasas aeroportuarias.

42.7 Por último, agregó que, creando el Fondo Solidario del Transporte Aéreo podría preverse la regulación de nuevas exenciones en favor de las personas o instituciones beneficiarias de prestaciones aéreas solidarias extendidas por aquél, en cuyo caso no abonarían las tasas.

A continuación se llamó a exponer, como particular interesado, al **Sr. Marcelo Daniel MESPLET**.

43.1 Comentó que se sintió asombrado con el documental "Fuerza Aérea S.A." que muestra grandes y graves falencias en el manejo de la seguridad aérea de nuestro país. Comentó algunas escenas del documental referente a la prestación del servicio.

43.2 Manifestó que el usuario no conoce cómo es el conglomerado de actores necesarios para que funcione el negocio aéreo, por ende, cuando tiene un inconveniente hecha culpas a los dos responsables más directos: la empresa aérea y el Concesionario del aeropuerto. Manifestó su acuerdo respecto a que con motivo del revuelo generado por esta película, inmediatamente el gobierno anunció a través de un decreto presidencial que sacará de la órbita militar el control de la aviación civil, traspasando el llamado COMANDO DE REGIONES AEREAS (CRA) -organismo encargado del control-, a la órbita de la SECRETARIA DE TRANSPORTE DE LA NACION, mediante un proceso gradual.

43.3 Entendió que se debe tomar lo bueno de experiencias internacionales, traspasando la aviación civil a contra-civil, y de ésta forma cumplir con estándares mundiales, como el de la OACI. En la mayor parte de los países el control de la aviación civil se encuentra en manos de civiles. Agregó que el cambio no debe ser de personas sino de sistemas.

43.4 Continuó expresando que, según su parecer, se necesita un conjunto de cosas unidas entre sí: un Estado que dicte y marque una política aérea; un Congreso Nacional que apoye y sancione un adecuado Código Aeronáutico y su reglamentación; una empresa que preste un servicio aeroportuario adecuado; principalmente líneas aéreas que respeten a los usuarios de los servicios y una nueva autoridad aeronáutica con recursos económicos de verdad para que con ello, con una adecuada administración, sea realmente competente y la autoridad necesaria para cumplir con su función.

43.5 Entendió que vamos en buen camino: vemos obras, vemos atención al usuario; sólo falta que nos aseguren el tráfico aéreo y cumplan con las necesidades básicas arriba y abajo del avión, para poder finalmente decir que somos un país con normas y obras adecuadas para poder volar con garantías y seguridad.

Se llamó a exponer a quien representara a la **UNION DEL PERSONAL CIVIL DE LA NACION**, el **Sr. Angel FERREYRA** que no expuso por no encontrarse en el recito. Acto seguido se convocó, en calidad de particular interesado, a la **Sra. Clara Graciela CHAVES** quien tampoco que encontraba en la sala de audiencia.



A continuación tomó la palabra, en representación de la **AGENCIA ECUADOR SOCIEDAD ANONIMA**, el Sr. **Leonardo Vicente PAPALES**.

44.1 En primer lugar mencionó que Agencia Ecuador era una empresa de transporte de pasajeros con más de quince años de antigüedad en el rubro.

44.2 Señaló que en mayo de 1999 se presentaron a una licitación convocada por AA2000 y que, entre más de veinte empresas, ganaron tanto en la parte técnica como en la oferta económica. Expresó que para ellos fue importante porque iban a participar en un negocio, hasta ese momento monopolizado en Ezeiza por Manuel Tienda León.

44.3 En agosto del mismo año, continuó, iniciaron sus actividades y vivieron incumplimientos del Concesionario que otorgaba ventajas competitivas a Manuel Tienda León, a esto se sumaba que seguían ingresando prestadores de servicio de transporte de manera compulsiva sin participar en ningún procedimiento de selección competitiva, paso obligatorio según el Pliego de Condiciones de la Licitación. Argumentó que dicha situación afectó la ecuación económica del negocio.

44.4 Posteriormente, comentó, surgió una propuesta de la Dirección Comercial de un acuerdo donde ellos aportaban todo lo necesario para la operación: los empleados, los prestadores y el *know how* del negocio, y AA2000, los espacios para la instalación de los *stands* de atención al público. Para este acuerdo el Concesionario utilizó una empresa del grupo denominada SYTA S.A., controlada en un noventa y nueve por ciento (99%) por AA2000 y una consultora impuesta por ellos de nombre INTRO S.A., a la cual se debía abonar importantes honorarios mensuales por asesoramiento. Esta sociedad comenzó sus operaciones en los aeropuertos el 1° de diciembre de 2001 bajo el nombre de fantasía TRANSFER EXPRESS.

44.5 A partir de aquí, comentó, se vieron despojados de su negocio por parte de AA2000. El día 4 marzo de 2002 se restringió el ingreso a los aeropuertos a los prestadores y empleados, participando de la maniobra personal de seguridad, escribanos y directivos de AA2000. Se le comunicó al personal de Agencia Ecuador que ésta no existía más, y quienes querían conservar la fuente de trabajo debían firmar una forma ante escribano público solicitando trabajo a una sociedad del grupo Eurnekian. Señaló que la maniobra también comprendió la sustracción por parte del Concesionario de su línea telefónica de atención gratuita que pasó a derivar sus llamadas a un *call center* situado en el Aeroparque Jorge Newbery, propiedad del mismo grupo. Esto fue denunciado a la COMISION NACIONAL DE COMUNICACIONES (CNC), quien aplicó las debidas sanciones.

44.6 En relación a esto, refirió una nota en el diario "El Cronista Comercial" de fecha 28 de octubre de 2002, señalando su vinculación con Eurnekian, en la cual se detallaba que el grupo Eurnekian había adquirido la remisería Ecuador por la deuda de dos millones de dólares (2 mill/USD). Aclaró que jamás existió operación alguna, ni les pagaron la empresa de la que se apropiaron.

44.7 Manifestó que, si bien en la CNC tuvieron éxito no corrieron la misma suerte cuando recurrieron al ORSNA, organismo que le dio vista a su controlado, quien presentó una denuncia por extorsión contra Fernando Papaleo, hermano del expositor y director de AGENCIA ECUADOR S.A., adhiriendo el ORSNA a la misma. Dos años y medio después Fernando Papaleo fue sobreseído. Agregó que, la conducta adoptada por el controlador y su controlado fue dilatar una resolución de los hechos denunciados. Dijo que el Ente no se expidió sobre su pedido de controversia hasta tanto resolviese la justicia penal, siendo rechazado más de tres años después de haber recurrido a él, bloqueando la vía judicial durante ese período.

44.8 Mencionó que en el año 2004 la empresa de nombre de fantasía TRANSFER EXPRESS fue vendida a Manuel Tienda León, conformándose un monopolio en el transporte de pasajeros por buses y una posición



dominante en el mercado de remises. Esta operación fue denunciada por ellos ante la COMISION NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, quien resolvió abrir un sumario, y el monopolio formado fue denunciado ante el ORSNA el día 3 de marzo del año 2005, refiriendo que jamás hubo una resolución al respecto.

44.9 Continuó haciendo referencia a la actual gestión del ORSNA, presidida por el Brigadier Mmayor Horacio Oréfica. Ante la pasividad e indiferencia del ORSNA, que, según su opinión, no cumple adecuadamente las funciones de control, presentaron un escrito en la SECRETARIA DE TRANSPORTE interponiendo queja y solicitando se aboque. Expresó que el Brigadier Oréfica les envió una carta documento intimándolos a ratificar o rectificar los términos vertidos en dicha carta.

44.10 Finalizó su exposición preguntándose luego de lo descrito ¿quién controla a quién? Manifestó que durante los tres meses en que fueron socios jamás hubo una rendición de cuentas, jamás pagaron los impuestos ni las cargas sociales que le correspondían por contrato, puntualizando que b rescatable de AA2000 es que mantiene una línea de conducta: no les pagaron a ellos y no le pagaron al Estado.

44.11 Por último, dijo que en el Juzgado en lo Criminal de Instrucción N°9 tramita la causa caratulada "Agencia Ecuador Sociedad Anónima C/SYTA y otros s/defraudación".

Se llamó al recinto, en calidad de particular interesado, al **Sr. Alejandro Gastón PAPALES**, quien, al no encontrarse presente, no realizó su exposición.

Posteriormente, tomó la palabra el **Sr. Fernando Andrés PAPALES**, en calidad de particular interesado.

45.1 Expresó que en su intención de poner el acento en la conformación del *management* de AA2000. Comentó que, en base a las personas que componen el *management*, ve la no conveniencia de contratar con el actual Concesionario, por lo cual se oponen al contrato de renegociación.

45.2 Expresó que en su opinión, los depósitos fiscales o los aeropuertos son temas estratégicos de seguridad de la Nación y que el Estado no ha sido cuidadoso al respecto.

45.3 Trajo a colación una lista con tres personas: Julio Ernesto Gutiérrez Conte como presidente, el señor Eurnekian como principal accionista y el director, y asesor del grupo, Mario Grinschpun.

45.4 Comenzó por hablar sobre el señor Gutiérrez Conte y Grinschpun, dupla gerenciadora de los negocios del grupo. Puntualizó que en el 90, conformaron como presidente en DEFISA Gutiérrez Conte y en EXPRESS S.R.L. como socios gerentes ambos, manejaron estos negocios, entre otros durante la década del 90. Señaló que es gente que tuvo muchos problemas en el manejo de los negocios, lo que indica, en su opinión, por lo menos mucha mala suerte. Afirmó que está absolutamente seguro que no es la gente adecuada para manejar los aeropuertos ni los depósitos fiscales ni nada que se le parezca.

45.5 Citó dos libros que relatan un poco el accionar de este grupo, tanto EXPRESS como DEFISA: a) "Maten a Gutiérrez" que se refiere al subcomisario muerto de manera sospechosa en el 94, quien estaba investigando un depósito fiscal propiedad de DEFISA en ese momento; y "La mafia del oro" de Zlotogwiazda, en el cual relata la participación de EXPRESS, fundamentalmente, en el tema de los despachos y transporte, mencionando que gran parte del oro que fue en toda esa maniobra salió por acá.



Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

45.6 Citó dos páginas del libro "Maten a Gutiérrez" en las cuales están los antecedentes personales y empresariales, tanto de Gutiérrez Conte como de Mario Grinschpun, mostrando la vinculación de ellos en el año 82 como socios en la empresa Alas Courier.

45.7 También comentó que hay debates en la Cámara de Diputados que aportaron muchísimos elementos a la investigación de todos estos temas: la aduana paralela, el tema del oro, el tema conexo con la aduana paralela, que fue la muerte del subcomisario Gutiérrez.

45.8 Manifestó que estas dos personas tienen un imán por las situaciones rodeadas de ilícitos, señalando su mala suerte. Agregó que la probabilidad estadística de que una empresa manejada en buena forma tenga tres problemas tan delicados como el que tuvieron DEFISA y EXPRESS durante unos pocos años es realmente baja.

45.9 Expresó que la suerte cambió y no tuvieron más problemas que resolver, se encontraron con el manejo de AA2000 y de EDCADASA. Pero que en el caso de Gutiérrez Conte, continuó, tuvo que resolver el problema del pasado para lo cual utilizó tres mecanismos: i) se mutiló el nombre y el apellido pasó de ser Julio Ernesto Gutiérrez Conte a ser Ernesto Gutiérrez; ii) se las arregló para aparecer en fotografías al lado de políticos y de empresarios de primer nivel; y iii) eliminó selectivamente de su memoria a las empresas DEFISA y EXPRESS, tal como surge del currículum vitae expuesto en la página de internet de FIDENTIA.

45.10 Mencionó que Eurnekian, el accionista mayoritario, está obligado a conocer la historia de sus subordinados y comentó que en 2003 estuvo prófugo de la justicia por un procesamiento por evasión impositiva.

45.11 Finalmente, agregó que más allá de lo expuesto, el Concesionario está reconociendo una deuda de ochocientos cincuenta millones de pesos (850 mill/\$) al Estado. Está seguro de que los ministros De Vido y Miceli no están al tanto, como mínimo, de la mala suerte de esta gente, de los antecedentes, de la historia, de Gutiérrez Conte y del señor Greco y deseó que esto sirva para rever la decisión de renegociar.

45.12 Culminó diciendo no a la renegociación y que cree que hay que tratar de buscar un *management* estratégico realmente calificado y sin este tipo de historia.

Se llamó a exponer, en representación de **CONSUMIDORES LIBRES LIMITADA DE PROVISION DE SERVICIOS DE ACCION COMUNITARIA**, al Sr. **Ariel Rolando CAPLAN**, quien no se encontraba en el recinto.

A continuación, y siguiendo con el Orden del Día, tomó la palabra como particular interesado, el Sr. **Franco Agustín CAVIGLIA**.

46.1 Comenzó señalando como interesante lo planteado por María del Pilar RAMIREZ respecto de la ética y la responsabilidad social que deben tener las empresas, y que quiere saber si en este sentido se está trabajando en AA2000.

46.2 Luego expresó, refiriéndose al fenómeno comunicacional de las audiencias públicas, que se requiere conocer y comprender las diversas y violentas trincheras que se tuvo que atravesar para poder llegar a esto. La lucha con el poder político, la lucha con el poder económico.

46.3 Propuso apelar a la memoria recordando los temas en diarios e informativos de diez años atrás:



Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

aduana paralela, contrabando, narcotráfico, grupo mafioso, violencia, muertes por doquier. Y puntualizó que el Aeropuerto Internacional de Ezeiza se había convertido en sinónimo de todo esto.

46.4 Expresó que no se partió de cero, sino que hubo que luchar contra todo esto, y agregó que en el 98 se produce un cambio estructural del sistema y que estamos ante un cambio cualitativo asimétrico respecto de lo que teníamos cuando AA2000 se hace cargo de la concesión.

46.5 Señaló que Ezeiza era un pequeño Estado, dentro del gran Estado, en el cual no había derecho a opinar, no se podía disentir y que hasta no era razonable sacar una foto. Frente a esto manifestó que ahora tenemos transparencia, tenemos personas identificables que deben rendir cuentas de sus actos de gestión, de funcionamiento y de administración, tal como lo hizo saber la agencia remisera de Ecuador. Al respecto expresó que la agencia planteó un conflicto privado y opinó que dicho conflicto debe dirimirse ante el poder judicial.

46.6 Entendió que, considerando de dónde venimos, es enorme lo que se ha avanzado.

46.7 Cuestionó la referencia del expositor anterior a la mala suerte del empresario Gutiérrez Conte y opinó que no coincide con lo expuesto, siendo a su criterio un exitoso empresario, al igual que Eurnekian.

46.8 Dijo que no sabía por qué se lo quiere involucrar a Gutiérrez Conte. Y criticó las referencias personales.

46.9 Manifestó su optimismo hacia el futuro debido a que, en su opinión, venimos de una etapa de lucha contra el narcotráfico, la mafia, la aduana paralela, la corrupción, hoy la mayor problemática que tenemos en esa materia es un litigio con una remisera.

46.10 Respeto a lo manifestado por la señora De Clerck referido a que las autobombas no estaban operativas, opinó que al menos sabemos que estaban, mientras que en la época de Yabrán directamente ni se sabía.

46.11 Culminó reflexionando que hoy quienes están en contra tienen los resortes institucionales para pelearlo, mientras que antes no se tenía nada.

A continuación fue llamada a exponer la **UNION DE USUARIOS Y CONSUMIDORES**, representada por el señor **Horacio Luis BERSTEN**. Como no se encontraba presente en el salón de la audiencia, expuso la **POLICIA DE SEGURIDAD AERONAUTICA**, representada por el señor **Salvador Julio POSTIGLIONI**.

47.1 Expresó que es uno de los cinco subinterventores de la POLICIA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA (PSA).

47.2 Comenzó su exposición haciendo referencia a la simultaneidad de la negociación del Contrato con la discusión y luego sanción de la Ley de Seguridad Aeroportuaria N° 26.102, y que a partir de ello en la negociación no pudieron tenerse en cuenta varios aspectos.

47.3 Manifestó la necesidad de aportar, desde una agencia estatal, ciertas adecuaciones a la Carta de Entendimiento a efectos de evitar incompatibilidades normativas y facilitar la gestión diaria entre el Concesionario, la policía y distintos sectores en el ámbito aeroportuario.

47.4 Primeramente sostuvo que la Carta de Entendimiento hace referencia a la Ley N° 21.521, recientemente derogada por la Ley N° 26.102, cuando habla de la PSA, motivo por el cual opinó que debería procederse a su corrección.



47.5 Asimismo expresó que la Ley N° 26.102 instituye a la PSA como autoridad nacional en la materia y la pone a cargo, como entidad estatal, del cumplimiento de las obligaciones del ESTADO NACIONAL en su calidad de signatario del Convenio de Chicago y miembro de la OACI. Expuso que a partir de esta nueva realidad, con un nuevo actor aeroportuario, creen necesario precisar algunos conceptos en la Carta de Entendimiento.

47.6 Señaló que el primero y fundamental es la diferencia que debe hacerse en el contrato con referencia al concepto de "seguridad", si se habla de la seguridad operacional o si se habla de la seguridad aeroportuaria con el alcance dado en la Ley N° 26.102, ya que la misma amplía el ámbito de la autoridad nacional en (APSEC) a la seguridad interior en el ámbito aeroportuario. Destacando que hoy la PSA cumple más funciones que la PAN. En este sentido remarcó, que siendo la Fuerza Aérea hoy en día la autoridad aeronáutica, pero que hay funciones que ya no cumple, esta definición genérica de autoridad aeronáutica debería salvarse en el contrato, mediante referencias concretas a la PSA.

47.7 En concreto, consideró que cuando en el Plan de Inversiones (puntos 6.2 y 6.6) se hace referencia a los estándares de seguridad a que deben llegar los aeropuertos a partir de inversiones que se realicen en obras, no lo hace sólo a los estándares de seguridad operacional, y que por eso deberían estar expresamente previstos los requerimientos internacionales, que recepta la Ley N° 26.102.

47.8 Destacó que una obra en el aeropuerto puede tener varios fines, pero que indudablemente la finalidad que tiene que tener cualquier obra en el aeropuerto es contribuir a hacerlo cada vez más seguro. Por eso indicó que las obras, además del ORSNA, deben ser aprobadas previamente por la autoridad en seguridad. Principalmente señaló los puntos 6.2, 6.8, 6.6, 6.10, 9.1 para que se prevea una participación expresa de la PSA. En el documento presentado en la oportunidad de la inscripción se realizan algunas precisiones respecto de lo observado por este organismo:

- 47.8.1 Respecto de los puntos 6.2. y 6.6 se requiere precisar el concepto y contenido de "estándares de seguridad" y se aclara que los mismos no deben circunscribirse a cuestiones relacionadas con la "seguridad operacional"(safety) sino que deben abarcar cuestiones de seguridad propiamente dicha (security) y que la ejecución de las obras, en muchos casos, debe estar necesariamente acompañada con la incorporación de los medios técnicos y los recursos humanos necesarios para efectuar los controles de seguridad. Debido a ello, se aprecia la necesidad de una instancia de coordinación en la que intervengan todos los actores involucrados con la actividad aeroportuaria (MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS, ORSNA, MINISTERIO DEL INTERIOR, PSA, AA2000, DIRECCION GENERAL DE ADUANAS, DIRECCION NACIONAL DE MIGRACIONES, etc)
- 47.8.2 Punto 6.8: se expone que el concesionario no puede ser parte en la definición de cuál habrá de ser la modalidad de su participación en lo que se refiere a la implementación de las políticas establecidas por la PSA.
- 47.8.3 Punto 6.10: que debe precisarse que toda obra de infraestructura a ejecutarse en el ámbito aeroportuario debe ser evaluada en función de dos aspectos claramente diferenciados:
- i) Desde el punto de vista de la calidad de la obra de infraestructura y de su inclusión en el Plan de Inversiones aprobado al Concesionario, cuya tarea está a cargo del ORSNA.
  - ii) Desde la óptica de la seguridad de la aviación, en cuyo caso la tarea se encuentra bajo la exclusiva responsabilidad de la PSA (punto 147 del PNSA)
- 47.8.4 Puntos 9.1 y 9.2: la Resolución ORSNA N°57/2004 ya establece un procedimiento de aprobación de obras pero se cuestiona que sólo contempla la intervención del ORSNA en cuestiones de carácter contractual, sin incluir la participación de la PSA, para la evaluación de dichas obras desde la óptica



de la seguridad de la aviación.

47.9 Resaltó que en la Carta de Entendimiento no se ha tenido en cuenta el Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria (PNSA), con obligaciones concretas en lo que hace a obras del Concesionario, procedimientos, y en lo que hace en general a toda la problemática aeroportuaria desde el punto de vista de la seguridad, que aún sigue vigente. Propuso una relectura de la Carta de Entendimiento para determinar si es necesaria la armonización entre la Carta y el programa nacional, armonización de la cual es partidario para evitar problemas durante la vida del Contrato de Concesión.

47.10 Observó que en el punto 6.8 de la Carta de Entendimiento, que habla del rol del Concesionario en la definición de las políticas de lucha contra el narcotráfico y el terrorismo sería interesante aclarar expresamente que la definición de las políticas en esta materia es una función de la PSA, siendo atribución exclusiva del Estado.

47.11 Manifestó con relación al punto 11.2 que habla de facultad del Concesionario de pedir reprogramación de vuelos hacia otros aeropuertos por cuestiones de seguridad, que es un tema que requiere un trabajo de coordinación previa, en el que deben participar todos los actores en juego, desde el Concesionario, la aerolínea, la PSA, el jefe del aeropuerto. Y señaló como experiencia concreta lamentable la de las semanas previas a la Audiencia.

47.12 Expuso que existe una contradicción entre la Carta de Entendimiento y el Artículo 104 de la Ley de Seguridad Aeroportuaria, ya que la Carta establece que el ORSNA aprobará un reglamento de infracciones y contravenciones, cuando la ley establece que el PEN va a ser el que envíe al CONGRESO DE LA NACION un proyecto de código contravencional. Debido a ello, creen que el ORSNA se estaría excediendo en sus facultades con esta prerrogativa que se asigna en la Carta. Por otro lado, en la documentación presentada ante la UNIREN se expresa que el Concesionario carece de facultades para intervenir como autoridad de aplicación de penalidades e infracciones aeroportuarias, y que la PSA sería quien debiera actuar como autoridad de aplicación.

47.13 Reclamó una solución, a través de la renegociación, al tema de provisión de espacios, no solo para el funcionamiento de la PSA sino de las distintas agencias estatales.

47.14 Por último, exhortó que es que la PSA la que hoy brinda el servicio de seguridad en los aeropuertos, pero no es la que cobra la tasa de seguridad aeroportuaria, ese componente lo sigue percibiendo hoy la FUERZA AEREA ARGENTINA, por un servicio que no está prestando. Aclaró que presta sólo un servicio de seguridad operacional y no de seguridad aeroportuaria.

47.15 Un punto no mencionado en su exposición pero contenido en el documento presentado es el Punto 19.1 de la Carta de Entendimiento referido a las operaciones en plataforma. Al respecto exponen que debe aclararse que la facultad de AA2000 no inhibirá a la PSA a efectuar los "controles de seguridad sobre personas y vehículos" que se desarrollen en la plataforma, en virtud de lo establecido al respecto en la Ley N°26.102.

Posteriormente fue convocado el señor **Mariano GENDRA GIGENA**, en representación de la **ASOCIACION CIVIL CRUZADA CIVICA PARA LA DEFENSA DE CONSUMIDORES Y USUARIOS DE LOS SERVICIOS PUBLICOS**

48.1 Comenzó diciendo que separadamente haría una presentación por escrito, dado el escaso tiempo para exponer en la Audiencia Pública. Y aclaró que por ello se referiría a dos cuestiones puntuales.



48.2 En primer lugar, manifestó que esta Audiencia Pública era el marco adecuado para petitionar que los representantes por el ESTADO NACIONAL que participen en el futuro como miembros del Directorio y Sindicatura de AA2000 sean seleccionados y nombrados por quien corresponda de una terna de candidatos propuestos por las distintas asociaciones de consumidores y usuarios, debidamente inscriptas en el Registro Nacional de Asociaciones de Consumidores.

- 48.2.1 Efectuó una descripción del procedimiento especial que establece la Carta de Entendimiento para la resolución de reclamos mutuos, indicó que a través del mismo el ESTADO NACIONAL será socio de AA2000 durante todo el resto de la concesión. En ese orden, destacó la participación directa del ESTADO NACIONAL como accionista de la sociedad concesionaria.
- 48.2.2 Resaltó que en las últimas décadas en que los servicios públicos estuvieron en manos del Estado al menos durante la década de los años '80- colapsaron, siendo una de las mayores fallas del sistema de prestación estatal justamente la concentración de las funciones de regulación, prestación y control de los servicios. Puntualizó que el consumidor no sólo no tenía reconocidos derechos como hoy en día, sino que tampoco tenía lugar ni espacio donde reclamar y quejarse.
- 48.2.3 Luego destacó que con las privatizaciones en la década de los años 90 las cosas cambiaron. Entre otras cosas porque se elevaron a rango constitucional nuestros derechos como consumidores y usuarios y además porque se reformularon los roles del Estado, apareció el gestor privado como responsable directo y primario de la operación y prestación de los servicios públicos, reservándose el Estado entonces los roles de regulación y control.
- 48.2.4 Manifestó que en los años 90 mejoraron los servicios públicos pero que prácticamente en todos los casos, independientemente de la crisis de 2001-2002, se incumplieron los contratos y se afectaron, por ende, los intereses de los consumidores y usuarios.
- 48.2.5 Expuso que en el caso de los aeropuertos, no hay duda de que se inauguraron obras en todo el país y que hubo modernización, pero a qué costo, se preguntó.
- 48.2.6 Opinó que la mayor crítica a la transformación de los servicios públicos de la década de los años 90 no proviene necesariamente de la estructura de los contratos ni de los marcos regulatorios, sino fundamentalmente del desempeño del ESTADO NACIONAL en sus nuevos roles de regulación y fundamentalmente de las deficiencias en la fiscalización y el control del cumplimiento de esos contratos.
- 48.2.7 Sostuvo que luego de una espantosa crisis económico-social y de gigantesca gravedad institucional para nuestro país, se fijó un nuevo modelo económico que plantea los acuerdos de participación público-privados donde el Estado suma a los roles de regulador y controlador, el de accionista o socio del gestor privado, del operador, del Concesionario de estos servicios. Señaló que es allí donde hay que mejorar el modelo en pos de un resultado acorde al desarrollo y defensa de los ciudadanos.
- 48.2.8 Recalcó que las asociaciones de consumidores reclamaron con insistencia a los distintos gobiernos durante la década de los años 90 que los incorporaran en roles activos en las funciones de regulación y control para imprimir transparencia y, sobre esa base, mayor eficiencia en la prestación de los servicios públicos, no sólo en defensa de nuestros derechos económicos sino además frente a la universalidad, continuidad y sobre todo calidad de esos servicios. Respecto de la renegociación bajo análisis, expuso que como no se generan cambios en las tasas aeroportuarias, el mayor reclamo pasa, a su entender, por la calidad de los servicios y por la necesidad de que se generen fuertes inversiones.
- 48.2.9 Dijo que al nuevo modelo económico corresponde un nuevo modelo institucional. Adhirió a la idea de



Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

Stefano ZAMAGNI respecto de que la democracia genera desarrollo económico y opinó que más democracia se logra con participación de la sociedad civil, con mayor apertura por parte del Estado, con mayor control por parte del ciudadano.

- 48.2.10 En ese contexto, teniendo en cuenta la posibilidad de que el ESTADO NACIONAL se convierta en accionista de AA2000, propuso que se establezca un mecanismo a través del cual por lo menos uno de los directores y uno de los síndicos sean nombrados de una terna propuesta por las asociaciones de consumidores.
- 48.2.11 Recordó que la gestión operativa de la compañía dependerá del privado ya que cuando en la Carta de Entendimiento se hace referencia al experto técnico, lo hace siempre como accionista privado, por lo que el ESTADO NACIONAL obviamente está excluido de la figura del experto técnico.
- 48.2.12 Consideró que las asociaciones de usuarios y consumidores están plenamente capacitadas para proponer al gobierno candidatos idóneos para ocupar los cargos de director y síndico de AA2000.
- 48.2.13 Expresó que la responsabilidad, en caso de hacerse lugar a su propuesta, será doble: por un lado, por las responsabilidades públicas y las derivadas de la ley de sociedades, y por otro lado, por la responsabilidad frente al movimiento de consumidores y usuarios, que no sólo estará atento sino que demandará, asimismo, entre otros aspectos, que el acceso a la información del Concesionario se ejercite sin condicionamientos ni limitaciones de ninguna especie. Destacó que información y participación son dos ejes centrales de la transparencia, la cual entienden como prerrequisito para una gestión eficiente y exitosa.
- 48.3 El segundo aspecto que recalcó fue el relativo a las inversiones y a la calidad de los servicios aeroportuarios.
- 48.3.1 Manifestó que en general los empresarios tienen una visión muy tecnócrata de la mejor forma de atender al usuario, mientras que para ellos es su misión. Conforme a ello, expresó que el área de atención al usuario de AA2000 debería tener una activa participación de los representantes del ESTADO NACIONAL, seleccionados a propuesta de las asociaciones de consumidores y que de esta manera el usuario pasará a tener un rol más protagónico.
- 48.3.2 Señaló que la calidad de los servicios no se obtiene sólo con organización y voluntarismo sino además invirtiendo, tanto en las grandes infraestructuras como en cada uno de los servicios que demandan aeropuertos de primer nivel. Y destacó que este es otro aspecto donde las asociaciones de consumidores podrían participar, a través del contacto directo con directores y síndicos designados como candidatos del movimiento del consumidor.
- 48.4 Por último solicitó al ESTADO NACIONAL haga lugar al reclamo planteado, resaltó que lo que reclama es un poco más que el cumplimiento de la garantía constitucional de participación de los usuarios en el esquema de regulación y control de los servicios públicos, ya que se pretende la participación en la propia prestación de los servicios.

Seguidamente el Sr. Presidente convocó a señor **Eduardo Néstor CASTRO CISNEROS**, como particular interesado.

49.1 Se presentó como ingeniero con experiencia profesional en contratos de obra pública.

49.2 Manifestó que las compañías aéreas se encontraron sobrerrepresentadas en la Audiencia Pública y



opinó que esto se debía a una política corporativa en búsqueda de resultados económicos.

49.3 Opinó que tres aeropuertos superavitarios y treinta deficitarios es una estructura compleja de manejar, pero que es la realidad que tenemos que enfrentar.

49.4 Respecto de Ezeiza, consideró que la infraestructura es despareja, siendo en algunas terminales atrasada y que debería aggiornarse.

49.5 Expresó, como ciudadano de San Martín de los Andes, sentirse desprotegido por la situación actual del aeropuerto de su Ciudad, y opinó que ello es consecuencia de una situación de monopolio y de estar fuera del sistema concesionado.

49.6 Elogió la referencia que se hace en la Carta de Entendimiento a la ecuación económico financiera y dio su apoyo a la capacidad de la UNIREN para llevar a cabo una tarea tan compleja, como lo es este contrato.

49.7 Destacó que no solamente el problema intrínseco del contrato en sí mismo tiene peso sino también lo que fue pasando en el mundo y en el país (11 de septiembre, crisis nacional)

49.8 Se manifestó en forma favorable a la realización de esta Audiencia Pública.

49.9 Para terminar sugirió:

- i) el estricto cumplimiento de los plazos para las reglamentaciones pendientes;
- ii) la celebración de audiencias públicas;
- iii) la independencia en el directorio del organismo regulador, a través de políticas de selección por capacitación, por concursos, y políticas y reglamentaciones que garanticen la inmovilidad de los cargos, salvo evidente mal desempeño;
- iv) reducción de tasas para fomentar destinos determinados, decididos por el CONGRESO;
- v) informes anuales de gestión, destacando políticas de responsabilidad social y ambiental; y
- vi) mecanismos transparentes de designación del director por parte del Estado en el Directorio del Concesionario.

Acto seguido fue el turno de la **ASOCIACION DE TECNICOS EN GESTION AEROPORTUARIA (ATEGA)**, representada por el señor **Norberto Eduardo PADIN**.

50.1 Comenzó su exposición haciendo un relato de los antecedentes y funciones de la asociación a la que representa y manifestó que es en defensa no sólo de sus asociados sino también de todos aquellos trabajadores aeroportuarios que se hace presente en la Audiencia Pública.

50.2 Manifestó la voluntad del trabajo en conjunto de ATEGA con las autoridades y empresarios para beneficio de todo el sector.

50.3 Expresó satisfacción respecto de la culminación del proceso de renegociación del contrato en virtud de que proporciona señales claras y seguridad jurídica a esta nueva industria.

50.4 Manifestó que el proceso de privatización de los aeropuertos argentinos por su envergadura ha sido innovador y único, tanto a nivel nacional como internacional, por lo que esta experiencia es tenida en cuenta en el resto del mundo.



50.5 Resaltó la importancia de preservar los técnicos en gestión aeroportuaria con experiencia y capacitación en la materia, ante los cambios que generará la renegociación del contrato.

50.6 Solicitó que las inversiones se acompañen con fondos para la capacitación del personal de las administraciones de aeropuertos, en cualquiera de todos los niveles de aprendizaje y especialidades.

50.7 Ofreció la participación activa de ATEGA en las decisiones que deban tomarse respecto de la actividad aeroportuaria, en virtud de ser una asociación que cuenta con técnicos especialistas.

50.8 Expuso que este proceso de renegociación no tiene que ver solamente con la concesión del Grupo A sino que es parte de una política que integra e involucra el desarrollo de todos los aeropuertos del sistema nacional en su conjunto, incluyendo, en particular, a aquellos aeropuertos no concesionados que administran los estados provinciales o municipales.

50.9 En ese sentido, consideró favorable el haber acordado el establecimiento de mecanismos de afectación específica de los recursos que garanticen con eficacia la asistencia económica y financiera para el desarrollo de todos aquellos aeropuertos del Grupo B.

50.10 Dijo que con esta renegociación queda atrás un esquema de concesión que no permitió la planificación y el crecimiento de los aeropuertos que no forman parte de la misma y que ahora sí la SECRETARIA DE TRANSPORTE y el ORSNA dispondrán de fondos intangibles para concretar las inversiones, que varias veces fueron prometidas por las administraciones públicas anteriores.

50.11 Propuso la creación de un Consejo Federal de Aeropuertos en el que participen en forma igualitaria todas las provincias donde tengan asiento los aeropuertos del sistema nacional, con el objeto de brindar asesoramiento en lo relativo a las políticas de desarrollo del sector, intercambio de experiencias de gestión y capacitación, propiciando la utilización justa y equitativa de los recursos del sistema.

50.12 Propició la defensa y desarrollo de la industria nacional para la provisión de equipos y materiales de uso específico en el sector aeroportuario y aeronáutico. Para ello propone la modificación del anexo I, "Estándares Aeroportuarios/Calidad de Servicio" de la Carta de Entendimiento por otro texto donde se privilegien las normas nacionales o las de uso habitual en nuestro país para cada tipo de equipo.

50.13 Asimismo, opinó que debe darse impulso a la redacción e implementación de un cuerpo normativo técnico nacional.

Luego efectuó su disertación el señor **Eduardo FLORES DEL CASTILLO**, representante de **AIRPORT COUNCIL INTERNATIONAL LATIN AMERICA AND THE CARIBBEAN (ACI-LAC)**

51.1 Agradeció la oportunidad de compartir sus ideas.

51.2 Expuso que ACI es la asociación que une a la mayor parte de los aeropuertos del mundo.

51.3 Cuestionó a los representantes de las aerolíneas por cuanto comenzaron sus comentarios diciendo que realizarían aportes constructivos y culminaron pidiendo la rescisión del Contrato de Concesión. Por ello, planteó que siendo AA2000 un miembro muy importante de ACI-LAC, ven con beneplácito y que resulta constructiva la renegociación del contrato.



51.4 Rechazó las propuestas de las asociaciones locales como las asociaciones regionales como ALTA y las asociaciones mundiales como IATA de rescindir el contrato de Concesión.

51.5 Mencionó que hay una campaña por parte de las aerolíneas contra los aeropuertos y que es falso lo quieren hacer pensar estas de que son los aeropuertos responsables de la crisis de las aerolíneas. Expuso que con las aerolíneas se pueden trabajar distintos temas, pero no aspectos económicos.

51.6 Destacó que el concepto aeroportuario ha cambiado sustancialmente en los últimos quince años, dado que antes había una confusión de roles total y que la competencia, la productividad y efectividad del servicio en general estaba implícitamente mezclada con los intereses estatales.

51.7 Resaltó también el crecimiento constante que tuvo el tráfico aéreo y puntualizó que éste pertenece a cada Estado y no a las aerolíneas. En este sentido también se refirió a la necesidad de incrementar la infraestructura aeroportuaria ya que se encuentra colapsada y por eso se requieren inversiones urgentes. Manifestó que las privatizaciones fueron una respuesta a esta necesidad de infraestructura.

51.8 Consideró necesario aclarar algunos lineamientos de la OACI:

- i) En primer lugar puntualizó que lo que establece la OACI con relación a las consultas a los usuarios es que el objetivo de la consulta es intercambiar información y, de ser posible llegar a un mutuo acuerdo para hacer algún cambio en la estructura de costos. Pero también dice el documento de OACI que si no hay un acuerdo el aeropuerto o el proveedor tienen que imponerlo.
- ii) Asimismo, expresó que OACI habla del prefinanciamiento de proyecto, es decir, comenzar a cobrar cargos antes de que se inicie la obra de infraestructura existente o la que se va a hacer en el futuro.
- iii) Respecto de las tasas de pasajeros en tránsito dijo que es una novedad importante y que no existe documento alguno de OACI que diga que eso no es recomendable.
- iv) Con relación a los subsidios cruzados, manifestó que OACI no recomienda su existencia en la operación de sistemas aeroportuarios. Opinó que su existencia es una decisión soberana de los estados.

51.9 Refirió que se ha modificado sustancialmente el cálculo de cargos aeroportuarios, considerándose inversión, ganancias para los operadores, el financiamiento y beneficios generales para el sistema.

51.10 Manifestó su inquietud acerca de qué organismo del Estado participa en el cálculo de los cargos adicionales a las tarifas que cobran las aerolíneas, y sobre el motivo de que se hagan reducciones aisladas en algunas aerolíneas y en otras no. Consideró que en este tema hoy falta de transparencia.

51.11 Opinó que la diferencia en el costo de operaciones de cabotaje e internacionales es una decisión soberana.

51.12 Expuso que una encuesta del CLAC a todos los países de América que han tenido esquemas de concesión arroja resultados positivos porque se ha adecuado la infraestructura, se han aplicado estándares internacionales, se han modernizado los servicios, se ha ampliado la capacidad, se han modernizado las instalaciones, se ha cumplido con las normas, se ha generado empleo, y no solamente se ha generado ahorro a los Estados sino que se ha generado ingresos a los Estados, y se ha hecho una inversión planificada.

51.13 Por último, destacó algunas ideas sobre el negocio aeroportuario ahora.

- i) De acuerdo al cálculo de ACI, para el año 2020 van a haber siete billones de pasajeros moviéndose en los aeropuertos, y va a haber un déficit de un billón de pasajeros en infraestructura. Las inversiones en infraestructura son de larga duración y son de intensivo uso de capital, y se necesitan empezar a hacer desde ahora. Por lo tanto, es fundamental darle todas las facilidades y todas las condiciones para que se pueda dar. Debido a que los aeropuertos son fundamentales para el crecimiento de los países y



ciudades, es fundamental que exista la infraestructura.

- ii) Los aeropuertos no son monopolio ya que en la actualidad hay un nuevo esquema donde se da competencia entre aeropuertos.
- iii) Las aerolíneas no son todas iguales, siendo importante el desarrollo de las empresas low cost.
- iv) Los aeropuertos se han constituido en un importante aspecto de contribución de los ingresos de fuentes no aeronáuticas y que con ello se están subsidiando ingresos aeronáuticos.
- v) Los aeropuertos se han convertido en un foco importante de inversión.
- vi) Los aeropuertos son los mejores socios del gobierno, ya que en contraposición con las aerolíneas, tiene una perspectiva de largo plazo, tiene una conclusión de intereses a futuro.

Lo sucedió en la exposición del señor **Diego BONDOREVSKY**, como particular interesado.

52.1 Manifestó su voluntad de participar en la Audiencia Pública para referirse al tema de la regulación.

52.2 Expuso que la historia de la concesión es bastante particular, tuvo un mal comienzo y una mala trayectoria.

52.3 En ese orden, destacó la importancia de los diseños regulatorios como vitales para el desarrollo de la concesión, resaltó que concesiones que han privilegiado los motivos de eficiencia y las que han sido creadas por ley, han tenido resultados satisfactorios, puso como ejemplo el marco regulatorio de gas o electricidad.

52.4 Expresó que el rol del regulador es que los usuarios reciban un precio que refleje costos razonables, y que es en este sentido que el diseño de la regulación debe tender también a este fin, y también garantice a quien invierte el capital un retorno razonable. Destacó en este sentido el rol del cargo tarifario.

52.5 Puntualizó la necesidad de un diseño regulatorio adecuado también para el Poder Concedente e indicó que el concesionario tuvo problemas para pagar el canon y que esto perjudicó al Estado.

52.6 En ese sentido expuso que el contrato no fue exitoso, siendo hoy una oportunidad importante para que la regulación sea la llave para que esa concesión funcione adecuadamente en pos de los usuarios y de todas las partes interesadas.

52.7 Sostuvo que en la Carta de Entendimiento hay instrumentos regulatorios y mecanismos que permiten que la regulación sea eficiente y señaló como el primero de estos mecanismos a la revisión ordinaria que permite que las tarifas reflejen costos razonables. Luego destacó la Proyección Financiera de Ingresos y Egresos, que permite al regulador tener una herramienta con toda la estructura de gastos e ingresos. También resaltó el registro de inversiones y la implementación de contabilidad regulatoria, y por último la regulación de calidad.

52.8 Conforme a lo expuesto, consideró tres puntos para analizar:

i) El nuevo rol del Estado en este Contrato, como parte de la concesión, concedente y regulador. En este sentido, destacó que en la Carta de Entendimiento se establezcan separación de funciones de las instituciones del Estado. Puntualizó la importancia de que la SECRETARIA DE TRANSPORTE sea la Autoridad del Aplicación y el ORSNA el regulador.

ii) Subrayó la importancia de que las pautas de revisiones ordinarias sean claramente expuestas. Luego describió los dos mecanismos regulatorios estándares a ni nivel mundial, regulación por tasa de retorno y



price-cup y opinó que en la Carta no quedaba claro cuál se utilizaría en esta Concesión pero que estima que sería la primera, la cual requiere un regulador mucho más presente.

iii) Para finalizar indicó que llamó su atención que en la Carta de Entendimiento no se haya previsto revisiones extraordinarias, dada la historia de nuestras concesiones y las variaciones en costos y la macroeconomía.

La presidencia convocó al señor **David Andrés HALPERIN**, en calidad de particular interesado, quien no expuso por no encontrarse presente en la sala.

Habiendo culminado los inscriptos en el Orden del Día, el señor presidente comenzó a llamar a las personas anotadas en el Registro Complementario, convocando a los señores **Segundo TRABA** y **Jorge Alberto GARCIA**, ambos como particulares interesados, quienes no se encontraban presentes, por lo cual fue convocado el señor **Gustavo CHRISTIANSEN**, en representación de la **DIRECCION GENERAL DE ADUANAS**.

53.1 Comentó que la Aduana Argentina integra la ORGANIZACION MUNDIAL DE ADUANAS y esta cuenta con un marco normativo para asegurar y facilitar el comercio global. Indicó que ese marco normativo tiene dos pilares, el primero es la aduana de un país con la aduana de otro país. El segundo de esos pilares hace referencia a la colaboración que debe existir entre la aduana y el sector privado. Señaló con respecto a este último, que el Concesionario ha colaborado razonablemente con el equipamiento de los nuevos escáneres instalados.

53.2 Manifestó que en el Sistema Nacional de Aeropuertos debe haber un equilibrio de las tareas llevadas a cabo por todos los actores involucrados en el servicio público aeroportuario. De modo tal que nos encontraríamos frente a una disfuncionalidad de todo ese sistema si frente a las inversiones que lleva a cabo el Concesionario en infraestructura aeroportuaria, el Estado, a través de los organismos competentes, no realiza las inversiones necesarias en materias que se ha reservado para sí dentro del régimen jurídico de la concesión.

53.3 Opinó que en el nuevo proyecto de terminales aéreas debe haber un proyecto integrado de los servicios de Aduana y Migraciones los que materializan el principio de facilitación al pasajero, el cual debe ser el norte que debe guiar toda la política en materia de infraestructura y servicios aeroportuarios.

53.4 Remarcó que las tasas que se pagan permiten contribuir al equipamiento de la Aduana, también, lo que adquiere particular importancia atento a los nuevos conceptos que rigen la seguridad aeroportuaria y las nuevas tecnologías necesarias para detectar maniobras de evasión de impuestos. También sostuvo con respecto a las mismas, que guardan una ecuanimidad con el resto de las tasas que se pagan en otros aeropuertos del mundo.

53.5 Para culminar, destacó nuevamente la noción de sistema aeroportuario. Mencionó que tienen funcionarios aduaneros en todo el territorio nacional y que el sistema expresa fundamentalmente el sentido federal que debe dársele a esta concesión. En la zona primaria aduanera la Aduana es la autoridad más importante y la autoridad que necesita fundamentalmente tener una buena obra de infraestructura, un buen servicio para sus agentes. Estimó que una concesión privada que haga obras, trabaje y contribuya con los organismos estatales, que trabajen mancomunadamente con un sentido fundamentalmente de buena fe y colaboración es fundamental.



A continuación expuso en representación de **LIMA AIRPORT PARTNERS SRL**, el señor **Gustavo MORALES VALENTIN**

54.1 Manifestó ser gerente central en la concesión de LIMA AIRPORT PARTNERS, el operador privado del aeropuerto internacional Jorge Chávez de Lima, Perú. Declaró su interés en participar en la Audiencia Pública como uno de los cuatro operadores privados en la región.

54.2 Consideró fundamental que la concesión de aeropuertos siga progresando para tener la infraestructura necesaria.

54.3 Se refirió a conceptos que escuchó en la Audiencia como monopolio y vuelta a la operación por el estado. Opinó respecto del primero que no son sólo aceptables sino necesarios porque si no tendríamos duplicidad de infraestructuras y por lo tanto habría que pagar el doble de tarifas, toda vez que el mercado al cual atender sería el mismo y que el asunto es cuando el estado lo tiene en sus manos, que allí se crean brechas en infraestructura, como ha sucedido en Latinoamérica.

54.4 Manifestó que la diferencia fundamental entre el manejo, la administración privada y la estatal, tiene que ver con cómo se recupera la inversión. En el caso de la administración estatal todos los contribuyentes son los que pagan por la referida infraestructura, mientras que en el concepto de la operación administración privada lo que tenemos es el concepto del pago por el uso de la infraestructura. Vale decir, aquel que la va a usar tiene que pagarla, no así el que no la está usando. Así que ciertamente ahí hay una diferencia fundamental entre los approaches, pero eso no tiene nada que ver con la debida necesidad de la existencia de estos monopolios, a los cuales en otras presentaciones más tempranas han hecho una excesiva referencia como si fuera algo malo.

54.5 En ese marco, señaló que es entendible que las líneas aéreas no estén contentas con la participación privada en la operación de los aeropuertos, pero que no puede ser aceptable ya que debe prevalecer la provisión de la infraestructura necesaria.

54.6 Destacó la necesidad de tener una correcta estructura normativa supervisora y regulatoria, y que el regulador sea una figura diferente al Concedente y al Concesionario.

54.7 Consideró muy importante que el Estado defina la política que tiene al respecto y remarcó los aspectos fundamentales que se deben tomar en cuenta en este tema:

- i) Tiene que haber una cultura de pago por el servicio.
- ii) Los planes de inversión tienen que ser flexibles y deben estar basados en la satisfacción de un nivel de servicio y la satisfacción de estándares técnicos mínimos.
- iii) La eficiencia de la infraestructura (casi consecuencia de lo anterior)
- iv) la regulación o tarifación, que tiene que ser consecuente con la supervisión que hace el regulador.

54.8 Expuso que en su opinión las funciones de regulación y supervisión deben ser llevadas a cabo por el mismo actor.

54.9 Conforme a lo expuesto, resaltó dos aspectos importantes de la renegociación:

- i) El logro respecto de la flexibilización de los planes de inversión, señalando que es fundamental la definición del nivel de servicio.



ii) El gran paso en materia regulatoria con la incorporación del registro de inversiones y de la contabilidad regulatoria.

Acto seguido el Sr. Presidente llamó en segundo término a todos los participantes inscriptos que al ser llamados en su oportunidad se encontraban ausentes en el recinto de la Audiencia. En ese marco, hicieron uso de la palabra:

El señor **Emiliano Pedro Manuel BALOIRA**, en su calidad de particular interesado

55.1 Manifestó que gran parte del tráfico aéreo de los argentinos o de personas domiciliadas en el país proviene de la provincia de Buenos Aires y planteó que de algún modo se tiene que incorporar en la agenda aeroportuaria nacional y al esquema gubernamental de control a dicha provincia. Propuso que un representante de la provincia de Buenos Aires integre el Organismo regulador opinando que garantizaría la opinión de una vasta región del país.

55.2 Planteó la falta de desarrollo del transporte aéreo y de los aeropuertos en la provincia de Buenos Aires. En este sentido, consideró vergonzoso que no exista un sistema aeroportuario propio ni suficientes rutas aéreas que permitan volar de un punto a otro de la provincia. Resaltó la responsabilidad del ESTADO NACIONAL y del ORSNA en este tema.

55.3 Dijo que siempre pueden implementarse mecanismos que de un modo u otro permitan que personas de escasos recursos puedan aprovechar los servicios aéreos en casos de necesidad, refiriendo que el tema había sido planteado en la audiencia.

55.4 Consideró que los aeropuertos de la concesión que tienen a cargo AA2000 son importantes y seguramente rentables, pero también es importante extender el transporte aéreo con sentido estratégico exponiendo que el desarrollo se observa en muchas ciudades con infraestructura y desarrollo y no en unas pocas.

55.5 Para culminar señaló que en la Argentina hace falta una política de desarrollo aeroportuario y de transporte aéreo.

El señor **David Andrés HALPERIN**, como particular interesado

56.1 Comenzó aclarando que fue abogado de AA2000 en todos los pleitos por las tasas y que defendió administrativamente a AA2000 contra las líneas aéreas y el ORSNA.

56.2 Rechazó los pedidos de líneas aéreas extranjeras que en la audiencia solicitaron la rescisión del Contrato, destacó que no serían ellas las que deberían responder ante eventuales perjuicios, sino los habitantes y contribuyentes de este país.

56.3 Cuestionó la participación de algunas asociaciones de consumidores en la Audiencia con respecto a los intereses que representan.

56.4 Afirmó que el no cumplimiento de lo previsto en el contrato no es jurídicamente un incumplimiento.



i) En primer lugar dijo que el derecho no es una física de las acciones humanas. Ninguna discordancia objetiva entre la conducta, el obrar de la gente, y el contrato, implica por sí incumplimiento jurídicamente relevante.

ii) En segundo lugar señaló que el Estado también incumplió con el Contrato.

56.5 Apuntó que nadie cuestionó el cumplimiento de la prestación del servicio, siendo una de las obligaciones contractuales de mayor jerarquía.

**El Presidente de la AUDIENCIA PUBLICA**, tomando la palabra informó que no había preguntas registradas en la Secretaría de la Audiencia y que por lo tanto, no habiendo más oradores inscriptos ni preguntas formuladas que debían responderse, **se dio por concluida la AUDIENCIA, siendo las 20.54 hs.**

#### IV. DOCUMENTOS Y PROPUESTAS PRESENTADAS

A continuación se presenta una breve síntesis de las presentaciones escritas, documentación y propuestas acompañadas por los interesados inscriptos que no realizaron presentaciones orales. Asimismo se deja constancia que las presentaciones mencionadas se encuentran agregadas al Expediente **CUDAP: EXP S01:0314363/2006**.

##### 1. Presentación del **DEFENSOR DEL PUEBLO DE LA PROVINCIA DE TUCUMAN, Dr. Jorge A. GARCIA MENA**

Expuso algunos problemas del Aeropuerto Benjamín Matienzo de la provincia de Tucumán.

1.1 Señaló un potencial peligro para las operaciones aéreas ante un eventual despiste debido a que existe a metros del final de pista un canal de desagüe a cielo abierto con taludes de borde de aproximadamente dos metros de altura dispuesto perpendicularmente a la pista.

1.2 Solicitó que se agregue una cabina al servicio pagado del Aeropuerto ya que es atendido por una sola persona y en la mayoría de los casos de arribo se generan colas de aproximadamente doscientos metros.

1.3 Pidió una protección mínima para los automóviles en el estacionamiento.

1.4 También recalcó que el aeropuerto no cuenta con protección de lluvia en su explanada frente a los accesos para taxis, remites o autos particulares que la utilizan.

1.5 Expresó que no es posible inspeccionar la totalidad de la cerca perimetral dadas las condiciones del camino perimetral de seguridad.

1.6 Por último, requirió disponibilidad del equipamiento necesario para ascensos, descensos y/o movilización de personas con diferentes grados y tipos de discapacidad, como así, de personal preparado y en cantidad necesaria para la ejecución de dichas tareas.



## 2. Presentación de la Señora **DIPUTADA NACIONAL MARIA AMERICA GONZALEZ**

- 2.1 En primer lugar analizó el pago del canon
  - 2.1.1 Comenzó su análisis mencionando que AA2000 incumplió el pago del canon a partir del segundo año de la posesión del servicio en forma ininterrumpida, siendo el canon correspondiente al año 1998 el único pagado en término. En ese orden citó que el concesionario pagó solamente el treinta y cinco por ciento (35%) del importe correspondiente a la cuota 2 del año 1998, el veintiocho por ciento (28%) de la cuota 3 del año 1999, el cincuenta y ocho por ciento (58%) de la cuota 5 del año 2000, y no pagó el ciento por ciento (100%) de la cuota 6 del año 2001.
  - 2.1.2 Destacó que este incumplimiento motivó que el ORSNA promoviera una demanda ejecutiva de cobro contra AA2000 por la suma de dólares trescientos cincuenta millones setecientos veinte mil seiscientos cincuenta y ocho con 73/00 (USD 350.720.658,73), en concepto de canon, actualización e intereses.
  - 2.1.3 Mencionó que a partir del año 2002, sancionada la Ley N°25.561, el ORSNA pesificó el valor del canon que originariamente se encontraba establecido en dólares y que AA2000, a pesar de esto, mantuvo su conducta de incumplimiento, abonando parcialmente el canon correspondiente a los años posteriores, motivo por el cual el ORSNA amplió la demanda ejecutiva por la suma de pesos ciento setenta y un millones ciento veintiún mil (\$171.121.000).
  - 2.1.4 A continuación realizó un análisis de la deuda por el pago del canon aplicando la pesificación a partir del año 2002. Expuso que en el período 2002-2005 la empresa debió abonar la suma de pesos seiscientos ochenta y cuatro millones cuatrocientos ochenta y cuatro mil (\$684.484.000) y pagó la suma de pesos ciento setenta y ocho millones ciento sesenta y nueve mil (\$178.169.000), resultando un saldo impago de pesos quinientos seis millones trescientos quince mil (\$506.315.000). Sumado esto a la suma de dólares trescientos millones setecientos veinte mil seiscientos cincuenta y ocho con 73/00 (USD 350.720.658,73), transformados en pesos mil ochenta y siete millones doscientos treinta y dos mil (\$1.087.232.000), da una deuda total de pesos mil quinientos noventa y tres millones quinientos cuarenta y siete mil (\$1.593.547.000).
  - 2.1.5 Observó que debido a la metodología aplicada por la UNIREN, el total de la deuda es de pesos novecientos treinta millones ciento noventa y seis mil (\$930.196.000), dando una diferencia con su metodología de pesos seiscientos cincuenta y nueve millones trescientos cincuenta y un mil (\$659.351.000). Por la envergadura de dicha diferencia solicitó que la UNIREN ofrezca las aclaraciones correspondiente sobre el tema y fundamente suficientemente los motivos de la utilización del sistema aplicado, siendo notorio el perjuicio económico que ocasiona al ESTADO NACIONAL.
  - 2.1.6 Conforme a ello, requirió que la UNIREN reelabore las cifras mencionadas a fin de lograr una nueva determinación del monto adeudado por el concesionario por el canon impago.
  - 2.1.7 También objetó el desistimiento del ESTADO NACIONAL del Juicio por el canon impago y pidió la rescisión del contrato de concesión por aplicación de la cláusula 23° Inc f) del Contrato de Concesión, en virtud de la magnitud de la cifra adeudada en el pago del canon.
  - 2.1.8 A continuación, la Diputada manifestó que la empresa incumplió con las obligaciones emergentes por la Ley N° 23.966, que dispone que se debe ingresar al ANSES el treinta por ciento (30%) de lo obtenido por ingresos mediante las privatizaciones. Dentro de estos ingresos, por interpretación y resolución del ORSNA se incluye el canon y la empresa adeudaría por este concepto la suma de pesos cuatrocientos setenta y ocho millones sesenta y cuatro mil cien (\$ 478.064.100).



Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

- 2.1.9 Por lo tanto, la Diputada expresó que el pago de la deuda de la concesionaria con la ANSES debió ser exigida dentro del proceso de renegociación contractual y, por lo tanto, se desconoce quien se va a hacer cargo del pago de dicha deuda. Destacó que dentro de los tres mecanismos contemplados en el Subanexo VII-A para el repago del saldo adeudado por AA2000 no contiene establecido el procedimiento para la cancelación del monto adeudado por AA2000 a la ANSES.
- 2.2 Con relación a las Inversiones destacó la falta de cumplimiento de la empresa con tales obligaciones. Expresó que para los primeros cuatro años de la concesión AA2000 no invirtió la suma de dólares trescientos setenta y dos millones cuatrocientos sesenta y cinco mil (USD 372.465.000) equivalentes a pesos mil ciento cincuenta y cuatro millones seiscientos cuarenta y un mil (\$1.154.641.000).
- 2.3 Respecto de las tarifas, realizó las siguientes manifestaciones:
- 2.3.1 Mencionó que el Contrato de Concesión establece que la Tarifa de Uso de Aeroestación será percibida en pesos por el concesionario.
- 2.3.2 Hizo referencia al Decreto N°577/2002, en el cual se estableció que la Tasa de Uso de Aeroestación fijada en pesos fuera cobrada en dólares, y citó algunos cuestionamientos realizados oportunamente a dicha norma.
- 2.3.3 Dijo que distintas entidades defensoras de derechos de los usuarios y consumidores realizaron presentaciones judiciales requiriendo la nulidad de la norma conforme a lo establecido en el artículo 8 de la Ley N°25.561. Esta causa, continuó, ha tenido resultado favorable para los usuarios en distintas instancias judiciales y luego de ser recurrida por AA2000 se encuentra en la CORTE SUPREMA DE JUSTICIA.
- 2.3.4 Objetó que la Carta de Entendimiento ha ratificado lo dispuesto por el Decreto N°577/2002, violando así lo dispuesto por la Ley N°25.561.
- 2.3.5 Asimismo, consideró que al establecer su valor en dólares también se aplica en forma indirecta un mecanismo indexatorio, penado por la Ley de Emergencia.
- 2.3.6 A su entender, lo detallado implica un trato preferencial para con AA2000 respecto de los otros concesionarios de servicios públicos, cuyas tarifas se encuentran en pesos.
- 2.3.7 Por último, expresó que no comprende la razón por la cual la tasa que deben abonar los usuarios se establece en dólares cuando los costos que debe enfrentar la concesionaria para la operación de la aeroestación son en pesos.
- 2.4 Como conclusión, conforme a lo expuesto, expresó su rechazo a la renegociación contractual y requirió al PEN la rescisión del Contrato con AA2000 por culpa del concesionario.

### 3. Presentación de la **UNION DEL PERSONAL CIVIL DE LA NACION**

3.1. Pidió que se informe mediante esta audiencia pública de la "CONTINUIDAD" del dialogo que vienen llevando a cabo desde el 1º de julio de 1989 con la empresa T.C.A. (EDCADASSA). Asimismo, del respeto de los directivos y personal jerárquico con los trabajadores que representan, comprendidos en el convenio 100/94 E.

### 4. Presentación de la **DIRECCION NACIONAL DE MIGRACIONES, Dr. Ricardo Eusebio RODRIGUEZ**



Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

- 4.1 Se refirió al Cuadro Tarifario que establece la Carta de Entendimiento en su Anexo II que contiene los montos máximos a percibir por el Concesionario, al respecto se opuso a la percepción por parte del Concesionario de la Tasa Aeroportuaria Unica de Servicios Migratorios y de Aduana.
- 4.2 Hizo mención al plexo normativo que legitima al organismo a su cargo a controlar, verificar y percibir la tasa referida.
- 4.3 Opinó que debería continuarse con la operatoria actual de percepción, e indicó que esta no genera costos y además es eficaz y eficiente.
- 4.4 Indicó también, que los circuitos administrativos-financieros establecidos permiten una inmediata y correcta percepción.
- 4.5 Consideró que la percepción de la tasa aeroportuaria única de servicios migratorios y de aduana por parte de aeropuertos donde opera una sola persona jurídica, en este caso AEROPUERTOS ARGENTINA 2000, implica un riesgo por los eventuales efectos jurídicos que el manejo y administración de una sociedad comercial trae aparejado con motivo de su actividad mercantil. En tal sentido, opinó que con el sistema actual estos riesgos se minimizan.
- 4.6 Además indicó que como AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 no opera la totalidad de los aeropuertos, resulta injustificado cambiar todo un sistema ya implementado.
- 4.7 Dejó aclarado que la tasa aeroportuaria única de servicios migratorios y de aduana no está vinculada directamente con un servicio aeronáutico que preste AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 y sostuvo que no se ha explicitado el fundamento del cambio propuesto.
- 4.8 Por lo expuesto, solicitó se modifique la parte cuarta, punto 4 CUADRO TARIFARIO, puntos 4.1; 4.2, exceptuando al Concesionario de la percepción de la tasa aeroportuaria única de servicios migratorios y de aduana, manteniendo el sistema vigente.
- 4.9 También propuso mantener la formula empleada en el Contrato de Concesión, aprobado por Decreto N°163/98 en su punto 16-ESQUEMA TARIFARIO.
- 4.10 Para finalizar realizó una serie de reclamos de carácter funcional y operativo, entre los que solicitó:
- i) Canal de acceso para el personal que ejerce tareas en el Aeropuerto diferenciado, donde se efectúa el control migratorio.
  - ii) Espacio físico para instalar una oficina en un sector inmediato a los boxes de atención de pasajeros, que cuente con terminales para el funcionamiento de los equipos informáticos de la Dirección Nacional de Migraciones.
  - iii) Espacio físico para instalar otra oficina, con un salón de descanso y refrigerio, con cocina y sanitarios para el personal de Migraciones.
  - iv) Instalación de boxes de atención de pasajeros, con timbre de llamada y de acuerdo al flujo de personas, en cada aeropuerto, aptas para el funcionamiento de equipos informáticos.
  - v) Espacio físico destinado a salón para alojar pasajeros cuyo ingreso o egreso se encuentre denegado por la Dirección Nacional de Migraciones.
  - vi) Instalación de cámaras de video para el control del movimiento de los pasajeros.
  - vii) Instalación de cartelería y señalización en los sectores de arribos y embarque de pasajeros e indicadores electrónicos de llamada, y por último
  - viii) Líneas telefónicas de comunicación interna y/o externa en cada una de las terminales de



atención.

## 5. Presentación del Señor **Segundo TRABA**

5.1 Consideró incomprensible el pedido de las empresas del sector respecto de que se declare la invalidez del Decreto N° 577/2002, debido a que estas empresas, desde su fundación tienen tarifas en dólares en todo el mundo, pagan sus insumos y cobran hasta el exceso de equipaje y pagan hasta el sueldo de sus pilotos en dólares.

5.2 Opinó que pretender que se mantengan aeropuertos con una tasa en pesos, conociendo la inestabilidad financiera de nuestro país, resulta un absurdo.

5.3 Expresó que quien, como en su caso, conoció la mayoría de los Aeropuertos Argentinos creados a partir de la década del 50', no puede más que sentirse halagado por lo realizado en estos pocos años por AA2000.

5.4 Dijo que como ciudadano considera primordial, que los aeropuertos no sólo tengan seguridad, sino que también dispongan de parqueización y espacios verdes fuera de los mismos, ya que es la primera impresión que reciben millones de turistas que nos visitan anualmente.

5.5 Consideró que el cobro de una tasa en pesos no permitiría una planificación ordenada para los próximos años que durará el proyecto AA2000.

5.6 Expuso su deseo de que dejemos que AA2000 pueda continuar con su esfuerzo y que tengan validez los Decretos mencionados, para seguir como ciudadano enorgullecido por el estado actual de nuestros Aeropuertos.

## 6. Presentación del Señor **JORGE A. GARCIA**

6.1 Expresó que es usuario frecuente del servicio aeronáutico.

6.2 Cuestionó la pretensión de las empresas aeronáuticas extranjeras en cuanto a que las tasas para el uso de un aeropuerto argentino se fijen y paguen en moneda nacional, cuando en todo el mundo, según su experiencia personal, se fijan y pagan con dólares estadounidenses, que es la moneda de referencia para toda transacción internacional.

6.3 Consideró que dicha pretensión es una inaceptable intromisión en la soberanía económica argentina y que ataca directamente los intereses del usuario nacional, porque si se admite impedirá cumplir con las obras de ampliación y modernización de los aeropuertos argentinos.