



Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

## **CARTA DE ENTENDIMIENTO**

En Buenos Aires a los 23 días del mes de agosto de 2006, en el marco del proceso de renegociación de los contratos de servicios públicos dispuesto por las Leyes Nros. 25.561, 25.790, 25.820, 25.972 y 26.077 y su norma complementaria el Decreto N° 311/03, se encuentran reunidos la UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS (UNIREN), según mandato recibido del PODER EJECUTIVO NACIONAL (PEN) representada por su Secretario Ejecutivo Dr. Jorge Gustavo SIMEONOFF, por una parte y por la otra, la Empresa AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 SOCIEDAD ANONIMA, (AA2000) representada por Don Gustavo Pablo LUPETTI, conforme lo acredita la documentación que tramita agregada en expediente CUDAP EXP-S01: 0052536/2004.

En esta instancia, dichas partes manifiestan haber alcanzado un consenso sobre la renegociación del CONTRATO DE CONCESION DE EXPLOTACION, ADMINISTRACION Y FUNCIONAMIENTO DEL GRUPO "A" DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS, cuyos tópicos se exponen en la presente CARTA DE ENTENDIMIENTO.

Los términos y condiciones contenidos en el presente instrumento y en sus 7 (SIETE) anexos que forman parte integrante del mismo, luego de su tratamiento en la audiencia pública a convocarse y cumplidos los demás procedimientos previstos en las normas vigentes, constituirán la base del ACUERDO DE RENEGOCIACION INTEGRAL DEL CONTRATO DE CONCESION DE EXPLOTACION, ADMINISTRACION Y FUNCIONAMIENTO DEL GRUPO "A" DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS, según lo dispuesto en el Artículo 8° de la Ley N° 25.561 y sus normas complementarias y concordantes.

### **PARTE PRIMERA**

#### **ANTECEDENTES Y CONSIDERACIONES**

Que el 20 de julio de 2005 se suscribió en el marco de la renegociación dispuesta por las Leyes Nros. 25.561, 25.790, 25.820, 25.972 y 26.077 y demás normas y decretos reglamentarios, una CARTA DE ENTENDIMIENTO entre el ESTADO NACIONAL y la empresa AA2000, que establece las PAUTAS para la renegociación del CONTRATO DE CONCESION para la EXPLOTACION,



Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

"2006 - Año de homenaje al Dr. Ramón CARRILLO"

ADMINISTRACION Y FUNCIONAMIENTO DEL GRUPO "A" DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS, sobre la base de los lineamientos fijados por la SECRETARIA DE TRANSPORTE.

El ORSNA, Ente de Control descentralizado en el área de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS, conforme lo previsto en el Artículo 7º del Decreto N° 311/03 y el Artículo 13º de la Resolución Conjunta N° 188/03 y 44/03 de los Ministerios de ECONOMIA Y PRODUCCION y de PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS, efectuó el análisis de situación y grado de cumplimiento alcanzado por el CONTRATO DE CONCESION DE EXPLOTACION, ADMINISTRACION Y FUNCIONAMIENTO DEL GRUPO "A" DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS, remitiendo a la UNIREN diversos informes al respecto.

La Secretaría Ejecutiva de la UNIREN ha dado cumplimiento a la obligación de realizar el Informe de Cumplimiento del Contrato previsto en el Artículo 13 de la Resolución Conjunta del MINISTERIO DE ECONOMIA Y PRODUCCION N° 188/03 y del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS N° 44/03, reglamentario del Artículo 7º del Decreto N° 311/03, con el objeto de presentar un estado de cumplimiento del CONTRATO DE CONCESION DE EXPLOTACION, ADMINISTRACION Y FUNCIONAMIENTO DEL GRUPO "A" DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS, que sirva como antecedente y como base en el proceso de renegociación del mencionado contrato, conforme lo dispuesto por la Ley N° 25.561 y normas posteriores y complementarias.

A partir de lo dispuesto en la CARTA DE ENTENDIMIENTO del 20 de julio de 2005 en cuanto a implementar un nuevo modelo de gestión que permita al ESTADO NACIONAL un adecuado contralor directo de la actividad aeroportuaria, ambas partes han convenido introducir elementos que permitan mejorar los sistemas de regulación y control de la CONCESION.

Que conforme a los principios internacionales en la materia que imponen la reinversión de los ingresos en la actividad, las partes entienden conveniente en orden a dotar de mayor eficiencia la asignación de este tipo de recursos readecuar las obligaciones del CONCESIONARIO convirtiendo en patrimonio de afectación específica un porcentaje de los ingresos de la CONCESION, para las inversiones que en materia de infraestructura son necesarias en los Aeropuertos del Sistema Nacional, pudiendo también aplicarse lo dispuesto en la Ley N° 25.924, el Decreto N° 1152/04 y en el Decreto N° 642/97.



Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

"2006 - Año de homenaje al Dr. Ramón CARRILLO"

Que conforme los principios de la Ley N° 17.520 ambas partes entienden conveniente la constitución de un Fondo para estudios, control y regulación de la CONCESION, mediante la afectación específica de ingresos.

Que asimismo, se determina que conforme los principios que guiaron el proceso de concesión, resulta pertinente impulsar la instrumentación de mecanismos que permitan garantizar el financiamiento de las inversiones, tanto en los aeropuertos concesionados como en los que no son objeto de concesión, con el fin de alcanzar los estándares y niveles de calidad de servicio exigidos por las normas vigentes en la materia y los tratados internacionales de los que la NACION es parte.

Que toda vez que en términos generales las funciones de regulación y gestión del CONTRATO DE CONCESION resultan sustancialmente distintas e implican el ejercicio de competencias materiales de diversa naturaleza, es menester concretar dichas diferencias en la atribución de tales potestades.

Que en ese sentido se torna conveniente mantener en el ámbito del ORSNA las atribuciones de regulación y control diferenciadas de las de la AUTORIDAD DE APLICACION que serán asignadas a la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS como órgano con competencia primaria en materia de gestión de los sistemas de transporte, entre ellos la infraestructura y servicios aeroportuarios.

El proceso de renegociación cumplido ha contemplado: a) lo dispuesto por los Artículos 8º, 9º y 10º de la Ley N° 25.561, las Leyes Nros. 25.790, 25.820, 25.972 y 26.077 y el Decreto N° 311/03, así como sus normas reglamentarias y complementarias; b) las estipulaciones contenidas en el CONTRATO DE CONCESION; c) los antecedentes y proyecciones del servicio de la CONCESION conforme a los informes y análisis obrantes; y d) las condiciones vinculadas a la realidad económica y social de nuestro país.

La renegociación se basa en reglas y procedimientos para encontrar el punto de equilibrio en la adecuación de los contratos.

Con la Empresa AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. las tratativas condujeron a un primer consenso plasmado en una CARTA DE ENTENDIMIENTO firmada el 16 de junio de 2006



Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

"2006 - Año de homenaje al Dr. Ramón CARRILLO"

Dicha CARTA constituyó la línea de base alcanzada en la negociación, posibilitando continuar con el análisis del Contrato, conforme a la dinámica establecida en el proceso.

En la nueva fase del trabajo realizado, se encontró conveniente introducir ciertos ajustes y definiciones en los términos de la base estructurada previamente.

Ante dicha circunstancia, resultó conducente reemplazar íntegramente el anterior documento por una nueva CARTA DE ENTENDIMIENTO, que constituye el eje focal de la Convocatoria de Audiencia Pública a realizarse para debatir la adecuación del contrato.

Los términos que se estiman razonables para adecuar las condiciones del CONTRATO DE CONCESION, constituyen los puntos que integran la presente CARTA DE ENTENDIMIENTO para una solución integral cuya necesidad se expone en los Decretos N° 1535 del 20 de agosto de 2002, N° 1227 del 20 de mayo de 2003 y N° 878 del 8 de octubre de 2003.

Esta CARTA DE ENTENDIMIENTO será sometida a un proceso de Audiencia Pública, en función de posibilitar su análisis ante la opinión pública, favoreciendo así la participación ciudadana a través del debate y la expresión de las opiniones de todos los actores involucrados, cuyo resultado habrá de considerarse en el proceso de toma de decisión gubernamental tendiente a definir los términos del ACUERDO DE RENEGOCIACION CONTRACTUAL INTEGRAL a celebrarse entre el ESTADO NACIONAL y el CONCESIONARIO.

El PEN remitirá al HONORABLE CONGRESO DE LA NACION el ACUERDO DE RENEGOCIACION CONTRACTUAL INTEGRAL, en cumplimiento de la intervención de la Comisión Bicameral de Seguimiento prevista por el Artículo 20 de la Ley N° 25.561.

Para arribar a la celebración del ACUERDO DE RENEGOCIACION CONTRACTUAL INTEGRAL entre el ESTADO NACIONAL y el CONCESIONARIO, deberán cumplirse con los procedimientos establecidos en las Leyes Nros. 25.561, 25.790, 25.820, 25.972 y 26.077 resultando dicho ACUERDO facultad del PEN.

## **PARTE SEGUNDA**

### **GLOSARIO**

A los efectos interpretativos, los términos utilizados en la presente CARTA DE ENTENDIMIENTO tendrán el significado asignado en el glosario que se detalla a continuación:



**ACTA ACUERDO ó ACUERDO DE RENEGOCIACION CONTRACTUAL INTEGRAL ó ACUERDO DE RENEGOCIACION ó ACUERDO:** Es el convenio a celebrar entre el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO, en los términos y condiciones fijadas en la presente CARTA DE ENTENDIMIENTO con el objeto de renegociar el CONTRATO DE CONCESION en cumplimiento de lo dispuesto por las Leyes Nros. 25.561, 25.790, 25.820, 25.972 y 26.077 y el Decreto N° 311/03 y demás normativa aplicable.

**AEROPUERTO:** Aeropuerto habilitado por la autoridad competente como puerto de entrada y salida. Superficie determinada de tierra o agua apta para la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves, abierta al uso público de un modo permanente, en la cual existan edificaciones, instalaciones aéreas y de servicios para poder asistir de modo regular a la actividad aeronáutica, permitir el estacionamiento del material aéreo y recibir o despachar pasajeros, carga y correo, de conformidad a lo prescripto por el Código Aeronáutico (Ley N° 17.285) y las normas que lo modifican y/o lo reglamentan.

**AEROPUERTO INTERNACIONAL:** Aeropuerto destinado a la operación de aeronaves provenientes del o con destino al extranjero, donde se prestan servicios de aduanas, migraciones, sanidad de frontera y servicios conexos.

**AUTORIDAD DE APLICACION:** A partir de la aprobación del ACTA ACUERDO será el MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS DE LA NACION, a través de la SECRETARIA DE TRANSPORTE.

**CARTA DE ENTENDIMIENTO:** Es el presente documento o instrumento.

**COMPUTO DE PLAZOS:** Salvo que en la presente CARTA DE ENTENDIMIENTO se hubiere expresado otra cosa, los plazos computables en días, se contarán conforme a lo establecido en la normativa vigente aplicable a la CONCESION.

**CONCEDENTE:** Es el ESTADO NACIONAL ARGENTINO.

**CONCESION:** Es la autorización otorgada por el PODER EJECUTIVO NACIONAL al CONCESIONARIO para llevar a cabo la explotación, administración y funcionamiento del GRUPO "A" DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS, conforme al CONTRATO DE CONCESION.

**CONCESIONARIO:** Es la empresa AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 SOCIEDAD ANONIMA (AA2000).

**CONTRATO ó CONTRATO DE CONCESION:** Se refiere al instrumento mediante el cual el



Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

"2006 - Año de homenaje al Dr. Ramón CARRILLO"

ESTADO NACIONAL otorgó la CONCESION para la explotación, administración y funcionamiento del GRUPO "A" del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS, aprobado por Decreto N° 163 de fecha 13 de febrero de 1998.

**CONVENIO:** Se refiere al instrumento celebrado el 23 de agosto de 2004, entre el ESTADO NACIONAL, a través del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS y el Gobierno de la CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES, referente al Aeroparque Jorge Newbery.

**CUADRO TARIFARIO:** Es el detalle de las tasas que se aplican a la prestación de los servicios aeronáuticos.

**FIDEICOMISO DE FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS ó FIDEICOMISO:** Es el fideicomiso previsto con el fin de atender distintas necesidades de inversión y adecuar la infraestructura de aeropuertos integrantes del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS.

**OFERTA:** Es la presentación efectuada por la empresa AA2000, que le permitió adquirir la calidad de adjudicatario.

**OPERADORES AEREOS:** Son las personas físicas o jurídicas de derecho público o privado, nacional o extranjera que utilizan legítimamente una aeronave por cuenta propia, aún sin fines de lucro, conforme lo previsto en el Capítulo VIII del Código Aeronáutico.

**ORSNA:** Es el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos.

**PAUTAS DE RENEGOCIACION:** son las que surgen de la CARTA DE ENTENDIMIENTO firmada entre la UNIREN y AA2000, el 20 de julio de 2005, que recoge a su vez las establecidas por la SECRETARIA DE TRANSPORTE para la renegociación del CONTRATO.

**PLAN DE INVERSIONES:** Son las previsiones de inversión expresadas en términos físicos y monetarios que el CONCESIONARIO se compromete a realizar durante el período de CONCESION. El PLAN DE INVERSIONES se determinará por quinquenios y será aprobado, revisado y fiscalizado por el ORSNA de acuerdo a las pautas definidas en la presente CARTA DE ENTENDIMIENTO.

**PLAN MAESTRO:** Es el documento que contiene, a un nivel directriz general, la evolución prevista de cada aeropuerto para todo el período de la CONCESION, considerando la demanda de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, así como los niveles de satisfacción de los mismos



Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

"2006 - Año de homenaje al Dr. Ramón CARRILLO"

de acuerdo a las normativas y estándares internacionales y locales. Será responsabilidad del CONCESIONARIO su presentación, siendo el ORSNA el encargado de aprobarlo, autorizar sus modificaciones y verificar su cumplimiento.

**PROYECCION FINANCIERA DE INGRESOS Y EGRESOS:** Es el detalle de ingresos y egresos relacionados con la prestación de los servicios concesionados, incluyendo las obligaciones de inversión.

**PLIEGO:** Es el Pliego de Bases y Condiciones de la Licitación Pública Nacional e Internacional que motivó el CONTRATO.

**POLICIA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA (PSA):** Es el organismo dependiente del MINISTERIO DEL INTERIOR que tiene bajo su responsabilidad las funciones de control sobre cuestiones de seguridad en el marco de la Ley N° 21.521.

**RECLAMOS MUTUOS O RECLAMOS PENDIENTES:** Son todos los requerimientos, recursos o demandas planteadas o efectuadas con anterioridad a esta CARTA DE ENTENDIMIENTO, en sede administrativa o judicial, por el CONCEDENTE o por el CONCESIONARIO, sobre determinados temas, aspectos o actos en que se produjeran divergencias o cuestionamientos vinculados al desarrollo del CONTRATO DE CONCESION, y que correspondan al período transcurrido desde la Toma de Tenencia por parte del CONCESIONARIO y hasta la entrada en vigencia del ACUERDO DE RENEGOCIACION.

**REGIMEN TARIFARIO:** Es el régimen previsto contractualmente.

**REGISTRO DE INVERSIONES:** Es el Registro en el que se asentarán bajo firma de la CONCESIONARIA las obras ejecutadas, previstas en el PLAN DE INVERSIONES y el monto en pesos que se reconoce por las mismas. Este Registro se creará bajo la órbita del ORSNA.

**SISTEMA DE CONTABILIDAD REGULATORIA:** Es un sistema de captura, imputación y registro de datos que unifica la metodología y los formatos a utilizar por el prestador de servicios regulados a la hora de presentar la información técnica, contable y económica requerida por el organismo regulador en relación a las actividades aeronáuticas y no aeronáuticas que realice el CONCESIONARIO en el marco del CONTRATO DE CONCESION.

**SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (SNA):** Es el conjunto de aeropuertos, detallados en el ANEXO III del Decreto N° 375/97 del PODER EJECUTIVO NACIONAL.

**SLOT:** Es el tiempo asignado para aterrizaje y despegue.



**TOMA DE TENENCIA:** Momento a partir del cual el CONCESIONARIO es responsable por la explotación, administración y funcionamiento del GRUPO "A" DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS, en los términos del Pliego y sus Anexos.

**SINDICATURA GENERAL DE LA NACION (SIGEN):** Es el órgano de control interno del PEN.

## **PARTE TERCERA**

### **SUSPENSION Y DESISTIMIENTO POR PARTE DEL CONCESIONARIO Y DEL ESTADO.**

#### **SUPUESTOS DE INCUMPLIMIENTO CONTRACTUAL. EFECTOS.**

##### **1. SUSPENSION DE ACCIONES**

1.1 El Concesionario mantendrá la suspensión de los trámites que fueran efectuados como consecuencia de la Carta de Entendimiento suscripta el 16 de junio de 2006, relacionados con 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.

##### **2. DESISTIMIENTO DEL DERECHO Y DE LAS ACCIONES**

2.1. Dentro del plazo de 10 (DIEZ) días de ratificado el ACUERDO DE RENEGOCIACION por parte del PEN, el CONCESIONARIO deberá desistir 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. Dicho desistimiento no importará reconocimiento de la situación que motivara el reclamo, recurso o demanda. Específicamente en el caso de multas aplicadas y por las que el CONCESIONARIO haya iniciado reclamos administrativos y/o judiciales, el desistimiento se formula a los efectos de esta renegociación sin importar ello que las multas puedan tenerse por firmes y ejecutoriadas.

La obligación asumida por el CONCESIONARIO en el presente inciso debe cumplimentarse por el sólo transcurso del tiempo allí previsto.

2.2. A tal efecto, el CONCESIONARIO deberá presentar al ORSNA los instrumentos debidamente certificados en los que conste en forma expresa e íntegra el desistimiento del derecho y las acciones en los términos establecidos en el inciso precedente.

2.3. En el supuesto de concluir el plazo fijado en el apartado 2.1 sin perfeccionarse los





desistimientos correspondientes al CONCESIONARIO, el ESTADO NACIONAL suspenderá la aplicación del ACUERDO DE RENEGOCIACION CONTRACTUAL INTEGRAL. En tal instancia, el ESTADO NACIONAL procederá a intimar al CONCESIONARIO a cumplimentar la presentación de los desistimientos comprometidos dentro de un nuevo plazo de 15 (QUINCE) días.

2.4. Vencido el plazo de intimación y ante el incumplimiento del CONCESIONARIO respecto a la presentación de los desistimientos comprometidos, el ESTADO NACIONAL podrá denunciar el ACUERDO DE RENEGOCIACION por causa imputable al CONCESIONARIO y proceder a la revocación o caducidad de la CONCESION por incumplimiento del CONCESIONARIO.

2.5. El desistimiento establecido en el apartado 2.1, incluirá el pedido de que las costas se impongan por su orden.

### **3. ACCIONES FUNDADAS EN LOS EFECTOS DE LA EMERGENCIA PUBLICA**

3.1 En el supuesto de que aún mediando las suspensiones y desistimientos previstos en los incisos anteriores, se produjera alguna presentación, reclamo, recurso o demanda del CONCESIONARIO, en sede administrativa, arbitral o judicial de nuestro país, fundados o vinculados en los hechos o medidas dispuestas a partir de la situación de emergencia establecida por la Ley N° 25.561 con respecto al CONTRATO DE CONCESION, el ESTADO NACIONAL requerirá la inmediata retractación y retiro del reclamo formulado o el desistimiento de dicha acción, otorgando a tal efecto un plazo de 15 (QUINCE) días.

3.2. En el supuesto de transcurrir dicho plazo sin producirse la retractación o retiro del reclamo, o el desistimiento de la acción incoada, el ESTADO NACIONAL podrá denunciar el ACUERDO DE RENEGOCIACION por causa imputable al CONCESIONARIO y proceder a la revocación o caducidad de la CONCESION.

### **4. ACCIONES ANTE TRIBUNALES DEL EXTERIOR**

4.1. El CONCESIONARIO manifiesta que ni él ni sus accionistas han formulado reclamo o entablado demanda contra el ESTADO NACIONAL, ni sus organismos o entidades, ante ningún tribunal del exterior, con motivo de las diferencias que existen entre las Partes, incluyendo los efectos de la emergencia pública declarada por la Ley N° 25.561 y normas complementarias. (La manifestación formulada reviste carácter de declaración jurada).



Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

"2006 - Año de homenaje al Dr. Ramón CARRILLO"

4.2. Asimismo, tanto el CONCESIONARIO como sus accionistas se obligan a no formular reclamos o entablar demandas por esas circunstancias en el futuro ante tribunales del exterior, entendiéndose que la suscripción de la presente CARTA DE ENTENDIMIENTO y el posterior ACUERDO DE RENEGOCIACION CONTRACTUAL INTEGRAL, satisfacen adecuadamente los intereses de las Partes.

4.3. A los fines precedentes, dentro de los 30 (TREINTA) días de la fecha de la presente CARTA DE ENTENDIMIENTO, el CONCESIONARIO acompañará los instrumentos apropiados, debidamente certificados y legalizados en su autenticidad y validez, de los que resulte la renuncia del CONCESIONARIO y de sus accionistas a formular reclamos o entablar demandas ante tribunales del exterior, conforme a lo establecido en los apartados 4.1 y 4.2.

La omisión de acompañar los instrumentos indicados en el párrafo precedente, obstará a la ratificación del ACUERDO DE RENEGOCIACION CONTRACTUAL INTEGRAL por parte del PEN.

## **5. JUICIO EJECUTIVO**

5.1. Una vez presentadas las constancias por parte de AA2000 conforme a lo establecido en los apartados 2.2 y 4.3 el ORSNA deberá desistir del juicio ejecutivo iniciado que tramita por el Expediente N° 106.736/02 "ORSNA c/AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. s/Proceso de ejecución" ante el Juzgado Nacional en lo Contencioso Administrativo Federal N° 1, Secretaría N° 1. Los gastos causídicos estarán a cargo de cada una de las partes según les corresponda. En ningún supuesto ni el ESTADO NACIONAL ni el ORSNA asumirá los eventuales honorarios correspondientes a la parte demandada.

## **PARTE CUARTA**

### **TERMINOS Y CONDICIONES DEL ENTENDIMIENTO A SER CONTEMPLADOS EN EL ACUERDO DE RENEGOCIACION CONTRACTUAL INTEGRAL**

#### **1. CONTENIDOS BASICOS**

El ACUERDO versará sobre los contenidos básicos que se desarrollan a continuación, conforme a los términos y condiciones determinados en la presente CARTA DE ENTENDIMIENTO:

1.1. Estipulación de los efectos derivados de la entrada en vigencia del ACTA ACUERDO.



Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

"2006 - Año de homenaje al Dr. Ramón CARRILLO"

1.2. Determinación de las condiciones jurídicas, regulatorias y económico-financieras de prestación del servicio concesionado.

1.3. Determinación del estado de situación de los RECLAMOS MUTUOS, conforme este término se define más abajo, entre el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO.

1.4. Redefinición de mecanismos para garantizar la realización y el control de las inversiones que se compromete a efectuar el CONCESIONARIO y que resultan indispensables para la operación confiable del GRUPO "A" DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS.

1.5. Establecimiento de condiciones que permitan el eficiente desarrollo de la CONCESION.

## **2. TIPO Y CARACTER DEL ACUERDO**

El ACUERDO tendrá el carácter de RENEGOCIACION INTEGRAL del CONTRATO DE CONCESION DE EXPLOTACION, ADMINISTRACION Y FUNCIONAMIENTO DEL GRUPO "A" DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS, en cumplimiento de lo dispuesto por las Leyes Nros. 25.561, 25.790, 25.820, 25.972 y 26.077 y el Decreto N° 311/03.

## **3. REGIMEN DE CALIDAD DEL SERVICIO**

A fin de mantener la calidad en la prestación de los servicios del GRUPO "A" del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS, el CONCESIONARIO deberá ajustarse y cumplir los estándares que se detallan en el ANEXO I a la presente CARTA DE ENTENDIMIENTO.

## **4. CUADRO TARIFARIO**

4.1. Los valores de las tasas que le corresponde percibir al CONCESIONARIO por los servicios aeronáuticos son los establecidos en el ANEXO II de la presente CARTA DE ENTENDIMIENTO que comenzarán a regir desde la entrada en vigencia del ACUERDO DE RENEGOCIACION CONTRACTUAL INTEGRAL, dándose continuidad al régimen tarifario aprobado por los Decretos Nros. 577/02 y 1.910/02.

4.2. 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 AEREOS.



4.3. Los precios por los servicios no aeronáuticos podrán ser establecidos libremente por las partes de acuerdo con las estipulaciones de la normativa vigente para la CONCESION. El CONCESIONARIO deberá presentar bajo declaración jurada al ORSNA, de acuerdo a los procedimientos ya establecidos o que se establezcan, la información que el ORSNA le requiera de los acuerdos celebrados en esta materia dentro de los 30 (TREINTA) días de su celebración.

## **5. AFECTACION ESPECIFICA DE INGRESOS DE LA CONCESION**

5.1. El CONCESIONARIO deberá afectar específicamente y en forma mensual un importe en pesos igual al 15 % (QUINCE POR CIENTO) de los ingresos totales de la CONCESION.

5.2. La aplicación de los fondos establecidos en 5.1. se hará conforme al ANEXO III.

5.3. Los importes definidos en esta cláusula se devengarán a partir del 1º de enero de 2006 según se detalla en el ANEXO III, pero sus efectos quedarán supeditados a la ratificación por parte del PEN del ACTA ACUERDO, momento desde el cual quedará sin efecto lo establecido en el numeral 17.1 del CONTRATO DE CONCESION.

5.4. Se encomienda al ORSNA bajo los términos indicados en el ANEXO III el diseño de los procedimientos y metodología de cálculo a los fines de la afectación específica establecida en la presente cláusula.

## **6. PLAN DE INVERSIONES**

6.1. El PLAN DE INVERSIONES para el período 2006 - 2028 de la CONCESION se encuentra detallado en el ANEXO IV de la presente CARTA DE ENTENDIMIENTO. Dicho Plan deberá ser ejecutado bajo exclusiva responsabilidad del CONCESIONARIO.

6.2. El PLAN DE INVERSIONES correspondiente al período 2006-2010 tendrá principio de ejecución desde la suscripción de la CARTA DE ENTENDIMIENTO. Dicho Plan se encuentra integrado por: (i) obras necesarias para cumplimentar los estándares definidos en materia de seguridad y calidad del servicio y (ii) obras que, siendo necesarias, por distintos motivos se encontraban pendientes de ejecución por parte del CONCESIONARIO al momento de la firma de la presente CARTA DE ENTENDIMIENTO.



Toda vez que el ACTA ACUERDO entrará en vigencia en transcurso o transcurrido el año 2006, el cumplimiento de los compromisos de inversiones se evaluará en el primer quinquenio teniendo en cuenta una postergación igual al tiempo calculado desde el 1º de enero de 2006.

6.3. El PLAN DE INVERSIONES para los restantes años de la CONCESION (2011 – 2028) será determinado a través de planes quinquenales. Para dicho período el monto de inversiones previsto se ha calculado en función de la relación entre inversiones comprometidas e ingresos aeronáuticos previstos en la oferta realizada por el CONCESIONARIO complementado por el monto remanente de inversiones necesarias pendientes de ejecución que se prevé finalizar en 2015.

En caso de operarse la prórroga establecida en el numeral 26.3 de la PARTE CUARTA, deberá practicarse la revisión del Plan de Inversiones establecido en el ANEXO IV.

6.4. Los PLANES DE INVERSIONES QUINQUENALES serán aprobados, revisados y fiscalizados por el ORSNA sobre la base de los montos de inversiones fijados en el PROYECCION FINANCIERA DE INGRESOS Y EGRESOS que se detalla en el ANEXO V y conforme al procedimiento que se determina en el Punto 8 siguiente.

6.5. En las revisiones ordinarias y extraordinarias de la PROYECCION FINANCIERA DE INGRESOS Y EGRESOS se ponderará el cumplimiento de las inversiones teniendo en cuenta lo que refleje el REGISTRO DE INVERSIONES de la CONCESION.

6.6. Las inversiones previstas dentro de los PLANES DE INVERSIONES QUINQUENALES deberán estar orientadas, en todos los casos, a cubrir las necesidades operativas y de aumento de capacidad y demanda, y el cumplimiento de estándares internacionales de calidad y seguridad, dentro del GRUPO "A" del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS, con el objeto de garantizar el cumplimiento de los criterios de categorización de primeros niveles de los aeropuertos conforme a las normas establecidas por la ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL (OACI) y por la ASOCIACION INTERNACIONAL DE TRANSPORTE AEREO (IATA).

6.7. Se incluirán con cargo al CONCESIONARIO, previa aprobación por parte del ORSNA, las obras de: i) Programa de Consultoría de diagnóstico final de pasivos medioambientales; ii) Remediación de pasivos medioambientales indicados en el programa de consultoría; iii) Las obras que se encuentran determinadas a realizar en el Aeroparque Jorge Newbery, en el marco del CONVENIO entre el ESTADO NACIONAL y el Gobierno de la CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES de fecha 23 de agosto de 2004, dentro del predio aeroportuario. Lo dispuesto en



el presente inciso en ningún caso podrá implicar para el CONCESIONARIO la obligatoriedad de asumir mayores compromisos que los determinados en función de la aplicación de lo establecido en el inciso 6.1. y 6.3.

6.8. Dentro de los 180 (CIENTO OCHENTA) días las partes definirán la modalidad de la participación del CONCESIONARIO con relación a las políticas que establezcan los organismos competentes, en especial el MINISTERIO DEL INTERIOR y la POLICIA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA, en materia de lucha contra el delito, narcotráfico y terrorismo.

6.9. El ORSNA, verificará que no se alteren los compromisos asumidos por el ESTADO NACIONAL, en los Convenios firmados con los Estados Provinciales y/o Municipales por cesión de alguno de los aeropuertos objeto de la CONCESION.

6.10. El CONCESIONARIO deberá abstenerse de iniciar obras que no estén autorizadas por el ORSNA e incluidas en el PLAN DE INVERSIONES correspondiente.

6.11. EL ORSNA podrá revisar el cronograma previsto en el PLAN DE INVERSIONES pudiendo demandar al CONCESIONARIO el anticipo de las obras previstas a tal fin o la inclusión de alguna obra no programada, sin alterar el equilibrio de las variables contractuales. Lo dispuesto precedentemente en ningún caso podrá implicar para el CONCESIONARIO la obligatoriedad de asumir mayores compromisos de inversión que los establecidos para el período anual. En este contexto, el ORSNA deberá determinar cuáles son las obras que se sustituyen del plan y se postergan para otro período.

6.12. A efectos de garantizar el cumplimiento de las obras se deja sin efecto la garantía de inversiones vigente. El CONCESIONARIO deberá constituir en forma anual antes del 31 de marzo una garantía de inversiones por un valor equivalente al 50% (CINCIENTA POR CIENTO) de las obras previstas anualmente.

Dicha suma garantizada podrá reducirse previa autorización del ORSNA proporcionalmente sobre la base de la evolución que muestre el REGISTRO DE INVERSIONES.

El ORSNA deberá resolver las solicitudes de reducción de garantía presentadas por el CONCESIONARIO dentro de los 30 (TREINTA) días de efectuada tal solicitud. La constitución de esta Garantía no podrá ser invocada por el CONCESIONARIO para limitar o eludir el cumplimiento íntegro de todas las obligaciones en el marco del CONTRATO DE CONCESION.



6.13. Podrá ofrecerse como garantía a satisfacción del ORSNA prenda de títulos o bienes y/o hipotecas de inmuebles, así como seguros de caución.

## **7. PROCEDIMIENTO DE APROBACION DEL PLAN DE INVERSIONES**

7.1. El CONCESIONARIO deberá presentar ante el ORSNA, PLANES DE INVERSIONES QUINQUENALES fijándose el 31 de enero del año anterior al que comenzaría a regir el quinquenio, como plazo para efectuar dicha presentación. Una vez presentado el PLAN DE INVERSIONES QUINQUENAL el ORSNA deberá expedirse al respecto dentro de un plazo de 90 (NOVENTA) días.

7.2. En caso de que el ORSNA realice observaciones a la presentación efectuada y una vez que sean comunicadas al CONCESIONARIO, éste dispondrá de 30 (TREINTA) días para realizar las adecuaciones correspondientes.

7.3. En el caso que el ORSNA realice observaciones y el CONCESIONARIO no formule las readecuaciones en el plazo previsto en el numeral anterior, las mismas serán efectuadas por el ORSNA y comunicadas al CONCESIONARIO en los siguientes 30 (TREINTA) días. Ello, sin perjuicio que se considerará incumplimiento dicha negativa, haciéndose pasible de las sanciones que correspondan.

7.4. El ORSNA, dentro de los 90 (NOVENTA) días de firmada la presente CARTA DE ENTENDIMIENTO, desarrollará la metodología para la presentación del PLAN DE INVERSIONES QUINQUENAL, la cual deberá ser comunicada de manera fehaciente al CONCESIONARIO.

## **8. REGISTRO DE INVERSIONES**

8.1. Créase en el ámbito del ORSNA el REGISTRO DE INVERSIONES en el que se asentarán bajo firma de la CONCESIONARIA las obras de inversión ejecutadas, previstas en el PLAN DE INVERSIONES. El REGISTRO DE INVERSIONES reflejará la evolución física y económica del PLAN DE INVERSIONES llevado a cabo por parte de el CONCESIONARIO. Asimismo se tomará como base a los fines de liquidar a la CONCESIONARIA los importes correspondientes a los distintos supuestos de extinción de la CONCESION. El ORSNA determinará la información que deberá contener el mencionado REGISTRO DE INVERSIONES.

8.2. El CONCESIONARIO, a efectos de su implementación y actualización, deberá aportar la



documentación necesaria y todo otro dato o informe que al respecto le sea requerido por el ORSNA.

## **9. PROCEDIMIENTO DE AUTORIZACION, FISCALIZACION, HABILITACION Y APROBACION DE OBRAS**

9.1 Para toda obra prevista en los Aeropuertos del Grupo "A" del SNA, el CONCESIONARIO deberá cumplir con lo que establezca el procedimiento aplicable correspondiente, el cual será determinado por el ORSNA.

9.2 En un plazo de 90 (NOVENTA) días siguientes a la firma de la CARTA DE ENTENDIMIENTO, el ORSNA dictará el reglamento específico para la aprobación de las obras.

## **10. PLAN MAESTRO**

10.1 El ESTADO NACIONAL dentro de sus competencias exclusivas establecerá a través del ORSNA, en un plazo de 120 (CIENTO VEINTE) días a partir de la entrada en vigencia del ACTA ACUERDO, los parámetros de planificación (Planos de Uso de Suelo) a los cuales deberá ajustarse el CONCESIONARIO para la elaboración de los respectivos Planes Maestros.

10.2. Dentro de los 180 (CIENTO OCHENTA) días siguientes, el CONCESIONARIO adjuntará el PLAN MAESTRO que recoja los efectos y la incidencia de los acuerdos alcanzados en el ACTA ACUERDO.

10.3. En un plazo de 90 (NOVENTA) días siguientes a la firma de la CARTA DE ENTEDIMIENTO, el ORSNA dictará el reglamento específico a los fines de aprobación de los PLANES MAESTROS.

## **11. AEROPARQUE JORGE NEWBERY**

11.1. El CONCESIONARIO acepta mantener el Aeropuerto Jorge Newbery durante el resto del plazo de la CONCESION, en el lugar de su actual emplazamiento, conforme a los lineamientos establecidos en el CONVENIO celebrado el 23 de agosto de 2004, entre el ESTADO NACIONAL, a través del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS,





Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

"2006 - Año de homenaje al Dr. Ramón CARRILLO"

y el Gobierno de la CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES.

11.2. El CONCESIONARIO solicitará a la Autoridad Aeronáutica se analice la posibilidad de derivar vuelos, cuando a su criterio, los mismos estuvieran afectados desde el punto de vista de la seguridad.

## **12. AEROPUERTO GOBERNADOR DR. HORACIO GUZMAN**

12.1. Las partes manifiestan que la falta de Toma de Tenencia del Aeropuerto Gobernador Dr. Horacio Guzmán de la Provincia de JUJUY, actualmente integrante del GRUPO "A" del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS, obedece a razones no imputables a las mismas.

12.2. El CONCESIONARIO renuncia a promover todo tipo de reclamo administrativo y/o judicial contra el CONCEDENTE directa o indirectamente derivado de dicha situación, aceptando expresamente la posible desafectación del mencionado aeropuerto del GRUPO "A" del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS conforme lo que determinen las autoridades provinciales.

12.3. El ESTADO NACIONAL acordará con la Provincia de JUJUY la entrega al CONCESIONARIO del citado aeropuerto en el plazo de 6 (SEIS) meses contados a partir de la suscripción de la presente CARTA DE ENTENDIMIENTO, en cuyo caso se contemplará en la PROYECCION FINANCIERA DE INGRESOS Y EGRESOS los ingresos y egresos incrementales.

12.3.1. Si en el plazo establecido en el inciso 12.3, el ESTADO NACIONAL no arribare a un acuerdo con la Provincia de JUJUY, el ORSNA procederá a formalizar la desafectación del citado aeropuerto, del GRUPO "A", permaneciendo dentro del SNA.

12.4. El impacto económico y la incidencia de lo acordado en la presente cláusula será considerado por el ORSNA, a los efectos que no se altere el contrato.

## **13. CONTRATO DE FIDEICOMISO ABN AMRO BANK N.V.**

13.1. Determinase que el CONCESIONARIO, deberá reformular el Contrato de Fideicomiso celebrado con el ABN AMRO BANK N.V, Sucursal Argentina en fecha 3 de mayo de 2002, conforme surge de los términos establecidos en el ANEXO VI de la presente CARTA DE ENTENDIMIENTO previa intervención de la PROCURACION DEL TESORO DE LA NACION.

13.2. Los derechos y obligaciones emanados del citado contrato, en ningún caso podrán afectar el



cumplimiento de las obligaciones contractuales del CONCESIONARIO, resultando en un todo inoponibles al ESTADO NACIONAL.

13.3. El CONCESIONARIO deberá regularizar la situación en un plazo de 90 (NOVENTA) días contados a partir de la entrada en vigencia del ACUERDO, prorrogables por el ORSNA en tanto el CONCESIONARIO resuelva el rescate total de las obligaciones negociables emitidas al presente por el CONCESIONARIO dentro de los siguientes 12 (DOCE) meses. El mencionado rescate, no deberá afectar el cumplimiento del punto 5 de la PARTE CUARTA, ni el cumplimiento del PLAN DE INVERSIONES previsto en el ANEXO V de la presente.

#### **14. RECLAMOS MUTUOS ENTRE CONCEDENTE Y CONCESIONARIO**

14.1. Los reclamos sobre la CONCESION que se encuentran pendientes de resolución a la fecha de la presente, efectuados por el CONCEDENTE y por el CONCESIONARIO, RECLAMOS MUTUOS, se incorporan en el ANEXO VII, integrante de la presente CARTA DE ENTENDIMIENTO.

14.1.1. Las partes reconociendo las circunstancias que afectaron al CONTRATO DE CONCESION y atendiendo los efectos de la especial situación de la industria han acordado un procedimiento para la resolución definitiva de los RECLAMOS MUTUOS conforme al citado ANEXO VII. El CONCEDENTE y el CONCESIONARIO desistirán expresamente de proseguir los RECLAMOS MUTUOS tanto en sede administrativa, arbitral o judicial, a los efectos de la renegociación integral del CONTRATO DE CONCESION, de conformidad con los plazos y condiciones establecidos en el punto 2 y en el punto 3 de la PARTE TERCERA de esta CARTA DE ENTENDIMIENTO.

14.1.2. De la aplicación del procedimiento aludido anteriormente surge un saldo a favor del CONCEDENTE que será cancelado de la manera que se indica a continuación:

A. El equivalente al 22,96% (VEINTIDOS CON NOVENTA Y SEIS POR CIENTO) del saldo total a favor del CONCEDENTE, será abonado mediante la afectación del 7% (SIETE POR CIENTO) de los Ingresos Aeroportuarios Internacionales. La vigencia de dicha afectación se establece en el SUBANEXO VII-A o hasta cubrir la suma mencionada en este apartado (a), lo que ocurra primero.

B. El equivalente al 18,61% (DIECIOCHO CON SESENTA Y UNO POR CIENTO) del saldo total a favor del CONCEDENTE, será abonado mediante la entrega al CONCEDENTE de



obligaciones negociables convertibles en acciones ordinarias diferenciadas por un monto nominal total equivalente de la suma que ese porcentaje represente, conforme se detalla en SUBANEXO VII-B.

C. El equivalente al 58,43% (CINCUENTA Y OCHO CON CUARENTA Y TRES POR CIENTO) del saldo total a favor del CONCEDENTE, será abonado mediante la entrega al CONCEDENTE de acciones preferidas de AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. rescatables, convertibles en acciones ordinarias diferenciadas, conforme se detalla en el SUBANEXO VII-C.

14.1.3. En el caso de que el CONCESIONARIO incumpla en los pagos a los que se hace referencia en este punto y en el SUBANEXO VII-A, o bien omita instrumentar los mecanismos de repago previstos de acuerdo al punto 1, PARTE QUINTA, de la presente CARTA DE ENTENDIMIENTO, y el ANEXO III: "Aplicación de Fondos", SUBANEXO III-A "Fideicomiso de Fortalecimiento del Sistema Nacional de Aeropuertos" (Parte II. B. Patrimonio de afectación para la cancelación del saldo de los Reclamos Mutuos), ANEXO VII: "Reclamos Mutuos" y SUBANEXOS VII-A: "Mecanismos de Repago", VII-B: "Obligaciones Negociables Convertibles en Acciones Ordinarias" y VII-C: "Acciones Preferidas y Rescatables Convertibles en Acciones Ordinarias", dentro de los plazos especificados y según los requisitos y condiciones allí previstos, dará derecho a la AUTORIDAD DE APLICACION a dejar sin efecto el ACUERDO DE RENEGOCIACION CONTRACTUAL INTEGRAL y a dar por rescindida la CONCESION teniendo tal medida efecto retroactivo.

En caso de incumplimiento en los referidos pagos AA 2000 deberá automáticamente al ESTADO NACIONAL y sin previa intimación por parte de éste, la suma resultante del saldo por reclamos mutuos prevista en el SUBANEXO VII-A impaga, más los intereses correspondientes y las indemnizaciones que correspondan.

14.1.4. En ningún supuesto AA 2000 podrá disminuir a través de futuras emisiones y/o reestructuraciones de capital la participación en acciones ordinarias del ESTADO NACIONAL manteniéndose en todo momento su intangibilidad en la referida sociedad de conformidad con las previsiones del apartado 14.1.2. y del SUBANEXO VII-A.

14.2. Con el propósito de simplificar los procedimientos establecidos en las Resoluciones ORSNA N° 161/99 y N° 271/99 que receptan las aclaraciones de AFIP de fecha 27/05/99, Expediente ORSNA N° 756/98, el CONCEDENTE encomienda al ORSNA que efectúe con carácter previo a la firma del ACUERDO las gestiones pertinentes para que se grave con IVA a tasa 0% (CERO POR



Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

"2006 - Año de homenaje al Dr. Ramón CARRILLO"

CIENTO) la Tasa de Uso de Aeroestación Internacional (TUIA). Desde el momento de aplicación de tal gravamen sobre la TUIA se dejará sin efecto el procedimiento aplicable en virtud de la Resolución ORSNA N° 199/98 mediante la cual se hiciera lugar a un reclamo efectuado por el CONCESIONARIO para compensar el efecto de haberse declarado exento de IVA a la TUIA con el canon a abonar por semestre vencido.

## **15. ACTIVIDADES DEL CONCESIONARIO COMO OPERADOR**

15.1. El CONCESIONARIO podrá participar como operador aeroportuario en proyectos aeroportuarios distintos del GRUPO "A" del SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS, debiendo solicitar previamente la autorización de la AUTORIDAD DE APLICACIÓN respecto de aquellos proyectos en los que en dicho carácter participe.

15.2. La participación como operador aeroportuario en ningún caso podrá provocar una disminución en la calidad de prestación del servicio, afectar los ingresos de la CONCESION, ni afectar real o potencialmente el cumplimiento de las obligaciones contractuales del CONCESIONARIO previstas en el CONTRATO DE CONCESION, en el ACTA ACUERDO y en la demás normativa vigente.

## **16. EXPERTO TECNICO**

16.1. Se considera Experto Técnico para el período inicial de la CONCESION de 5 (CINCO) años (a partir de la primera Toma de Tenencia) al calificado oportunamente en la Licitación.

Con posterioridad podrá considerarse Experto Técnico a cualquier accionista privado que mantenga por no menos de 5 (CINCO) años una participación accionaria en el CONCESIONARIO no menor al 10% (DIEZ POR CIENTO) del capital social.

16.2. La exigencia de mantener el 10% (DIEZ POR CIENTO) de las acciones en poder de por lo menos un accionista privado que acredite como mínimo la antigüedad señalada se mantendrá hasta la finalización de la CONCESION. Cualquier sustitución de la totalidad de los accionistas privados que califiquen como Experto Técnico tiene que ser aprobada previamente por el ORSNA.

16.3. El CONCESIONARIO no podrá fusionarse ni escindirse durante toda la vigencia del CONTRATO DE CONCESION.



## **17. USO Y DISPONIBILIDAD DE ESPACIOS**

17.1. En el caso de registrarse violaciones al uso y disponibilidad de espacios en el ámbito aeroportuario, y a los efectos de garantizar el pleno uso y goce conforme el derecho de explotación en el marco del CONTRATO DE CONCESION, el CONCESIONARIO podrá requerir fundadamente al ORSNA, siempre que se acredite un perjuicio en la calidad del servicio público aeroportuario o inconvenientes para continuidad y correcta prestación del servicio, el inicio de acciones judiciales de lanzamiento de los ocupantes del dominio público concesionado, por aplicación y según el procedimiento de la Ley N° 17.091.

## **18. CONTRATOS A CELEBRARSE CON TERCEROS QUE INCLUYAN OBRAS DE INFRAESTRUCTURA NUEVA**

18.1. Con el fin de incentivar la realización de nuevas obras en los aeropuertos y previa autorización del ORSNA, el CONCESIONARIO podrá estipular en los contratos que celebre con terceros para la prestación de servicios que requieran la ejecución de inversiones de obras nuevas, que éstos continúen vigentes aún ante la finalización anticipada de la CONCESION pudiendo el CONCEDENTE y/o quien éste designe en ese caso subrogarse los derechos y obligaciones del CONCESIONARIO.

18.2. El otorgamiento de la autorización establecida en la párrafo precedente será una potestad discrecional de la Administración.

## **19. OPERACIONES EN PLATAFORMA**

19.1. El CONCESIONARIO tendrá a su cargo el control y coordinación de las operaciones y actividades en plataforma, bajo la supervisión de la Autoridad Aeronáutica responsable de la seguridad operacional.

## **20. SLOTS**

20.1. El ESTADO NACIONAL a través de la SECRETARIA DE TRANSPORTE se compromete a reglamentar en un plazo de 180 (CIENTO OCHENTA) días contados desde la firma de la presente



Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

"2006 - Año de homenaje al Dr. Ramón CARRILLO"

CARTA DE ENTENDIMIENTO un procedimiento de asignación de slots que garantice criterios objetivos de distribución y la eficiente prestación del servicio y óptimo aprovechamiento de la infraestructura aeroportuaria. A los efectos de recoger e incorporar en la reglamentación la experiencia adquirida en la materia participaran del proceso de discusión la FUERZA AEREA ARGENTINA, el ORSNA y el CONCESIONARIO.

## **21. PAGO DE TASAS Y RECURSOS AEROPORTUARIOS**

21.1 Los ingresos de la CONCESION y el cobro efectivo de las tasas aeroportuarias resultan esenciales para la sustentabilidad del servicio aeroportuario nacional.

21.2. Dentro de los 180 (CIENTO OCHENTA) días siguientes a la suscripción de la presente CARTA DE ENTENDIMIENTO, el ORSNA dictará la Reglamentación para la Aprobación y Certificación de las deudas de Operadores Aéreos. Dicho plazo podrá ser prorrogado fundadamente por el ORSNA, por el término de 60 (SESENTA) días corridos.

21.2.1. El CONCESIONARIO podrá solicitar al ORSNA la emisión de un Certificado de Deuda por falta de pago de las tasas aeroportuarias por parte de los OPERADORES AEREOS. A tal efecto el CONCESIONARIO deberá presentar al ORSNA la certificación contable de la deuda por tasas aeroportuarias junto con la constancia de realización de vuelo emitida por la FUERZA AEREA ARGENTINA.

21.2.2. La reglamentación deberá prever la creación de una base de datos común que podrá ser consultada en todo momento por el ORSNA, la FUERZA AEREA ARGENTINA, el CONCESIONARIO y los operadores aéreos.

21.3. A los 90 (NOVENTA) días de firmada la presente CARTA DE ENTENDIMIENTO, el ORSNA dictará, previa coordinación con los organismos gubernamentales que correspondan, el reglamento que contenga un procedimiento idóneo, para asegurar el pago anticipado de los gastos derivados de la operación aérea (tasas), por parte de aquellos operadores aéreos, que mantengan deudas en tal concepto con la FUERZA AEREA ARGENTINA, demás organismos estatales y el CONCESIONARIO por un tiempo superior a 30 (TREINTA) días. Dicho plazo podrá ser prorrogado fundadamente por el ORSNA, por el término de 60 (SESENTA) días corridos.



## **22. REGIMEN DE PENALIDADES**

22.1. El ORSNA en un plazo de 180 (CIENTO OCHENTA) días contados desde la firma de la presente CARTA DE ENTENDIMIENTO, deberá aprobar un Reglamento de Infracciones y Penalidades Aeroportuarias aplicable a todos los sujetos que desarrollan actividades en el aeropuerto.

## **23. SERVICIO MEDICO**

23.1. Con el fin de regular el servicio de asistencia médica que se presta a los usuarios y personas que desarrollan actividades en el ámbito de los aeropuertos que integran el GRUPO "A" DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS, el ORSNA dentro de los 180 (CIENTO OCHENTA) días posteriores a la firma de la presente CARTA DE ENTENDIMIENTO dictará la reglamentación pertinente que determinará las relaciones entre las partes y su financiamiento.

## **24. PROYECCION FINANCIERA DE INGRESOS Y EGRESOS**

24.1. En el ANEXO V se encuentra detallado en la PROYECCION FINANCIERA DE INGRESOS Y EGRESOS de la CONCESION abarcando el período comprendido entre 2006-2028. Dicha PROYECCION FINANCIERA DE INGRESOS Y EGRESOS refleja la proyección de la totalidad de ingresos, egresos operativos, obligaciones de inversión de la CONCESION y los mecanismos de repago previstos para el repago del saldo de RECLAMOS MUTUOS establecidos en la presente. La misma ha sido elaborado en pesos.

Los montos resultantes de la aplicación de sanciones por incumplimientos del CONCESIONARIO no podrán ser considerados como egreso para la evaluación de la PROYECCION FINANCIERA DE INGRESOS Y EGRESOS.

## **25. SISTEMA DE CONTABILIDAD REGULATORIA**

25.1. El ORSNA implementará un SISTEMA DE CONTABILIDAD REGULATORIA.

25.2. El ORSNA en un plazo de 180 (CIENTO OCHENTA) días contados desde la firma de la



presente CARTA DE ENTENDIMIENTO, deberá dictar el Reglamento del SISTEMA DE CONTABILIDAD REGULATORIA. Dicho plazo podrá ser prorrogado fundadamente por el ORSNA por el término de 60 (SESENTA) días corridos. Dicho Reglamento contendrá un manual de contabilidad regulatoria que defina los criterios técnicos apropiados y compatibles con los principios contables generalmente aceptados, para contar con información fidedigna y homogénea con las registraciones del CONCESIONARIO sobre ingresos, costos y gastos de los servicios e inversiones sujetos a la regulación, así como de la demanda de dichos servicios e inversiones sujetos a la regulación de manera permanente y estandarizada. Conjuntamente, el contenido del manual podrá estar relacionado con la definición, usos, valoración y tratamiento de activos, pasivos, utilidades e inversiones, estructura contable de la información y metodología de análisis contable vinculados con la provisión de los servicios objeto de regulación.

25.3. Con el objeto de dar cumplimiento a lo dispuesto en el apartado 25.1 precedente, el CONCESIONARIO deberá suministrar al ORSNA la información con el grado de detalle que éste requiere para la aplicación del SISTEMA DE CONTABILIDAD REGULATORIA.

## **26. OFERTA PUBLICA DE ACCIONES**

26.1. A partir de la entrada en vigencia del ACUERDO, el CONCESIONARIO queda autorizado para hacer oferta pública de acciones y cotizarlas en la Bolsa de Comercio de Buenos Aires y otras bolsas de comercio del país cumpliendo con los requisitos establecidos por la Comisión Nacional de Valores y la normativa vigente en la materia, como así también en otros mercados reconocidos. A tal fin deberá cumplimentar la totalidad de los trámites necesarios para la colocación dentro de siguiente año, contado a partir de la vigencia del ACTA ACUERDO, de como máximo el 30% (TREINTA POR CIENTO) de su capital social.

26.2 En todo momento la oferta pública a realizarse deberá seguir, implementar y respetar los principios, derechos, obligaciones, deberes y reglas que establece el Decreto N° 677/01, Régimen de Transparencia de la Oferta Pública.

26.3. Al momento de hacerse efectiva la oferta pública de acciones se podrá prorrogar el plazo de la CONCESION por el término de 10 (DIEZ) años, previa intervención de la Autoridad de Aplicación y autorización del CONCEDENTE conforme la Cláusula V 2 del CONTRATO original.





## **27. SEGUROS**

27.1. El monto mínimo a asegurar por responsabilidad civil según lo previsto en el numeral 18 del CONTRATO DE CONCESION no será inferior a la suma de \$ 300.000.000 (PESOS TRESCIENTOS MILLONES). Dicho monto se mantendrá constante durante toda la vigencia del CONTRATO conforme la evolución de la tasa de uso de aeroestación internacional.

27.2. Dentro de los 30 (TREINTA) días de firmada la CARTA DE ENTENDIMIENTO el CONCESIONARIO deberá acreditar ante el ORSNA la contratación de las pólizas conforme a lo establecido en el apartado 27.1.

## **28. GARANTIA DE CUMPLIMIENTO DE CONTRATO**

28.1. Se establece que las garantías del CONTRATO DE CONCESION se extienden al cumplimiento de las obligaciones asumidas por el CONCESIONARIO en el ACUERDO DE RENEGOCIACION CONTRACTUAL INTEGRAL.

28.2. Conforme lo previsto en el CONTRATO DE CONCESION, corresponderá al CONCESIONARIO, mantener constituida una garantía de cumplimiento de CONTRATO. Dicha garantía ascenderá a \$ 30.000.000 (PESOS TREINTA MILLONES)

28.3. La suma prevista en el apartado 28.2 se mantendrá constante durante toda la vigencia de la CONCESION, teniendo como base la evolución registrada en la tasa de uso de aeroestación internacional.

28.4. La constitución de esa garantía no podrá ser invocada por el CONCESIONARIO para limitar o eludir el cumplimiento íntegro de todas las obligaciones en el marco del CONTRATO DE CONCESION.

28.5. Podrá ofrecerse como garantía a satisfacción del ORSNA prenda de títulos o bienes y/o hipotecas de inmuebles, así como seguros de caución.

## **29. PAUTAS Y MECANISMOS DE REVISION DE LA PROYECCION FINANCIERA DE INGRESOS Y EGRESOS**

29.1 La PROYECCION DE INGRESOS Y EGRESOS contenida en el ANEXO V de la presente CARTA, refleja los ingresos, egresos operativos, inversiones y obligaciones estimados de la



CONCESION. El mecanismo de revisión ordinario anual tiene por objeto verificar y preservar el equilibrio entre las variables de dicha proyección.

29.2. El MECANISMO DE REVISION se llevará a cabo en el mes de marzo de cada año con vigencia a partir del 1º de abril. La primera revisión se realizará en el mes de marzo de 2008.

29.3. Dentro de los 90 (NOVENTA) días contados desde la firma de la presente CARTA DE ENTENDIMIENTO, el ORSNA deberá elevar para la aprobación de la SECRETARIA DE TRANSPORTE un proyecto de acto administrativo que contemple los mecanismos y procedimientos para la revisión de la PROYECCION FINANCIERA DE INGRESOS Y EGRESOS de la CONCESION y las pautas y condiciones para el proceso de revisión. Dicha reglamentación deberá considerar:

El porcentaje de asignación específica de ingresos, y la relación entre inversiones directas a cargo del CONCESIONARIO y sus ingresos totales, de cada año. En caso de realizarse modificaciones entre diversos períodos, deberá aplicarse una tasa de actualización representativa, la cual será definida por el ORSNA en la reglamentación.

### **30. CESION EN GARANTIA**

30.1 El CONCESIONARIO podrá ceder sus ingresos en garantía derivados de la CONCESION a los fines de obtener recursos para el cumplimiento de sus obligaciones. Dicha cesión no podrá comprometer la afectación específica de los ingresos de la Concesión previstos en el Anexo III de la presente Acta, conforme al punto 5 de la misma, como tampoco podrá afectar los recursos previstos para el financiamiento del Plan de Inversiones detallado en el Anexo IV de la presente. En caso que dicha cesión sea por fideicomiso podrá permanecer vigente aún ante la finalización anticipada del CONTRATO DE CONCESION y en la medida que la aplicación y destino de los fondos sean auditados por el ESTADO NACIONAL y/o la firma consultora que se contrate a estos efectos a satisfacción del ESTADO NACIONAL.

30.2 La citada cesión deberá ser autorizada previamente por resolución fundada del ORSNA quien será responsable además de auditar la aplicación de los fondos.

30.3 La cesión mencionada en ningún caso podrá provocar una disminución en la calidad de prestación del servicio, ni afectar el cumplimiento de las obligaciones contractuales del CONCESIONARIO. Asimismo, deberá reconocer las potestades y prerrogativas del



Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

"2006 - Año de homenaje al Dr. Ramón CARRILLO"

CONCEDENTE establecidas en el CONTRATO DE CONCESION y garantizar que no se ejerciten derechos u acciones que pongan en riesgo la continuidad del servicio público aeroportuario.

30.4 Hasta tanto no concluya la cesión el CONCESIONARIO no tendrá derecho a indemnización por las inversiones garantizadas. Concluida la cesión se abonará al CONCESIONARIO la indemnización que correspondiera descontados los montos por los que se hubiera hecho efectiva la cesión de los ingresos.

## **PARTE QUINTA**

### **1. FIDEICOMISO DE FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS**

1.1 Se encomienda a la SECRETARIA DE TRANSPORTE que dentro del plazo de 120 (CIENTO VEINTE) días siguientes contados desde la entrada en vigencia del ACTA ACUERDO instrumente el FIDEICOMISO DE FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS conforme las pautas que se establecen en el SUBANEXO III-A de la presente.

## **PARTE SEXTA**

### **ACUERDO DE RENEGOCIACION CONTRACTUAL INTEGRAL**

#### **1. CONDICIONES**

1.1. Resulta condición previa para la celebración ACUERDO DE RENEGOCIACION CONTRACTUAL INTEGRAL el cumplimiento de los procedimientos e instancias previstos en las Leyes Nros. 25.561, 25.790, 25.820, 25.972 y 26.077; el Decreto N° 311/03 y la Resolución Conjunta N° 188/2003 y 44/2003 de los Ministerios de ECONOMIA Y PRODUCCION y de PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS.

1.2. A tales efectos, la presente CARTA DE ENTENDIMIENTO será sometida a un procedimiento de Audiencia Pública, con el objeto de favorecer la participación de los usuarios y de la comunidad en general, atendiendo a que sus términos y condiciones constituyen la base de consenso para avanzar en la suscripción del ACUERDO DE RENEGOCIACION CONTRACTUAL INTEGRAL.

1.3. Son condiciones requeridas para la entrada en vigencia del ACUERDO DE RENEGOCIACION CONTRACTUAL INTEGRAL.



Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

"2006 - Año de homenaje al Dr. Ramón CARRILLO"

1.3.1. El cumplimiento de los procedimientos previstos en la Leyes Nros. 25.561, 25.790, 25.820, 25.972 y 26.077; el Decreto N° 311/03, y la Resolución Conjunta N° 188/2003 y 44/2003 de los Ministerios de ECONOMIA Y PRODUCCION y de PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS.

1.3.2. La presentación de los instrumentos debidamente certificados y legalizados previstos en la PARTE TERCERA de la presente CARTA DE ENTENDIMIENTO.

1.3.3. La presentación de los Seguros y Garantías de cumplimiento contractual a satisfacción del ORSNA, conforme lo previsto en los puntos 28 y 29 de la PARTE CUARTA del presente documento.

1.3.4. La presentación del Acta de Directorio y de Asamblea de Accionistas del CONCESIONARIO que aprueba y autoriza la suscripción del ACUERDO.

1.4. Cumplidos a satisfacción tales requisitos, se hallarán reunidas las condiciones para promover el dictado del Decreto del PEN que ratifique el ACUERDO DE RENEGOCIACION CONTRACTUAL INTEGRAL. Una vez dictado dicho Decreto comenzarán a tener vigencia las estipulaciones contenidas en el ACUERDO.

## **2. INCUMPLIMIENTOS**

2.1. Ante el supuesto de incumplimiento del CONCESIONARIO respecto a las obligaciones contraídas en el ACTA ACUERDO, será pasible de las sanciones que correspondieren, las que a falta de previsión expresa, serán determinadas por el ORSNA conforme a lo establecido en el CONTRATO DE CONCESION y la normativa vigente.

2.2. Las sanciones que se apliquen por incumplimiento del ACUERDO, deberán guardar proporcionalidad respecto a aquellas previstas para situaciones similares en el contexto de la normativa vigente.

## **3. SEGUIMIENTO E IMPLEMENTACION DE PROCESOS**

3.1. Corresponderá a la UNIREN otorgar el impulso a los procedimientos dirigidos a arribar al ACUERDO DE RENEGOCIACION CONTRACTUAL INTEGRAL, efectuar su seguimiento en vistas a su compatibilidad con los avances que se observen en el proceso de renegociación general del sector, e intervenir en aquellos requerimientos que puedan ser formulados por el CONCEDENTE o el CONCESIONARIO con relación a sus cometidos, dando al Congreso de la Nación y demás organismos la intervención que le corresponde por Ley.



Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

"2006 - Año de homenaje al Dr. Ramón CARRILLO"

3.2. Ratificado por el PEN el ACUERDO DE RENEGOCIACION CONTRACTUAL INTEGRAL, la SECRETARIA DE TRANSPORTE y el ORSNA, actuando dentro de sus respectivos ámbitos de competencia, deberán proceder al dictado de los actos y al desarrollo de los procedimientos que resulten necesarios para la instrumentación, ejecución y cumplimiento de las disposiciones contenidas en el ACUERDO.

3.3 Dentro del plazo de 90 (NOVENTA) días de aprobado el ACUERDO DE RENEGOCIACION CONTRACTUAL INTEGRAL por parte del PODER EJECUTIVO NACIONAL, el ORSNA procederá a dictar el texto integrado y ordenado del CONTRATO DE CONCESION, incorporando los términos y condiciones resueltos por el referido ACUERDO, elevando el mismo para aprobación del PEN. A tal efecto, el ORSNA podrá efectuar las consultas o requerimientos que estime pertinentes a la UNIREN y al CONCESIONARIO.

3.4. Las Partes establecen que toda controversia vinculada a la interpretación o ejecución de la presente CARTA DE ENTENDIMIENTO, del ACUERDO DE RENEGOCIACION CONTRACTUAL INTEGRAL, y del CONTRATO DE CONCESION, será tramitada y dirimida por ante la Justicia Federal de la CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES, con expresa renuncia a cualquier otro fuero o jurisdicción que pudiera corresponder.

3.5. El CONCESIONARIO se obliga a no promover el dictado de medidas cautelares en su favor, ni ningún otro proceso contra el ESTADO NACIONAL relacionado al CONTRATO DE CONCESION por ante tribunales distintos que los previstos en el apartado 3.4 precedente.

3.6. Todo lo acordado en la presente CARTA DE ENTENDIMIENTO no significa justificar moras, ineficiencias o incumplimientos de cualquiera de las Partes a las normas de la CONCESION de fecha anterior o posterior de la firma del presente, como asimismo no significa renuncia o desistimiento por parte del CONCEDENTE o del CONCESIONARIO al ejercicio de las acciones administrativas o judiciales a que se consideren con derecho por los incumplimientos o circunstancias de hecho ocurridas con anterioridad a la fecha de la presente CARTA DE ENTENDIMIENTO para el supuesto de no aprobarse esta renegociación.

#### **4. AUTORIDAD DE APLICACION**

A partir de la aprobación del ACTA ACUERDO, la AUTORIDAD DE APLICACION del CONTRATO será la el MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS de la NACION, a través de la SECRETARIA DE TRANSPORTE. El ORSNA cumplirá la función de Organismo de Regulación y Control del Sistema. La AUTORIDAD DE APLICACIÓN



Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

"2006 - Año de homenaje al Dr. Ramón CARRILLO"

propiciara el dictado de los actos administrativos pertinentes para proceder a la determinación de las competencias y la adecuada separación de funciones entre los citados organismos.

## **5. ESTIPULACIONES CONTRACTUALES**

Los términos y condiciones del CONTRATO DE CONCESION que no hubiesen sido modificados ni se opongan a la presente CARTA DE ENTENDIMIENTO mantienen su plena vigencia.

En prueba de conformidad se firman 2 (DOS) ejemplares de un mismo tenor y a un sólo efecto en el lugar y fecha indicados en el encabezamiento.

Gustavo Pablo LUPETTI  
Representante  
Aeropuertos Argentina 2000 S.A.

Jorge Gustavo SIMEONOFF  
Secretario Ejecutivo  
Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos



## **ANEXO I**

### **ESTANDARES AEROPORTUARIOS / CALIDAD DE SERVICIO**

#### **A. ESTANDARES AEROPORTUARIOS**

Con respecto al diseño, construcción, operación, administración, mantenimiento, renovación, reemplazo, mejoras, desarrollo de los edificios, equipamiento, instalaciones y sistemas de la actividad aeroportuaria, los estándares aplicables serán los que establezca de manera prudente y razonable el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA), de acuerdo a las siguientes pautas:

1. Deberán ser sustancialmente análogos a los establecidos en el Manual de Referencia de Desarrollo de Aeropuertos de la IATA y por la OACI de acuerdo a la Convención de Chicago de 1944. (anexos 2.4, 6, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 18.).
2. Se considerarán comparativamente otros aeropuertos ubicados en el extranjero de acuerdo a su tipo, tamaño y tráfico de pasajeros.
3. El equipamiento debe cumplir con las normativas de prueba de calidad de equipo realizadas por los Estados Unidos de América.
4. Consideración de los estándares del Anexo IX OACI (FACILITACION).

#### **B. CALIDAD DE SERVICIO**

El ORSNA evaluará por sí la conveniencia y tendrá el derecho de realizar servicios de inspección, en todos los aeropuertos administrados por el CONCESIONARIO. No será necesaria la notificación previa de los aspectos a inspeccionar. Dichas inspecciones deberán ser efectuadas con una periodicidad mínima de un año para cada aeropuerto con un movimiento de pasajeros mayor a 750.000 (SETECIENTOS CINCUENTA MIL).



Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

## ANEXO II

### CUADRO TARIFARIO

#### **Tasa de Aterrizaje**

##### *Vuelos Internacionales*

U\$S por ton.

Categoría de Aeropuerto

<b>Peso aeronave (ton)</b>	<b>I</b>	<b>II</b>	<b>III</b>	<b>IV</b>
5 – 30 ton.	4,62	2,75	1,65	1,65
31 – 80 ton.	5,28	3,30	1,93	1,93
81 – 170 ton.	6,49	3,96		
> 170 ton.	7,19			
Tasa mínima	20,00	10,00	6,00	6,00
Sobretasa por operación fuera horario normal	260,00	188,00	120,00	120,00
Sobretasa por balizamiento nocturno	30%	30%	30%	30%

##### *Vuelos de Cabotaje*

\$ por ton.

Categoría de Aeropuerto

<b>Peso aeronave (ton)</b>	<b>I</b>	<b>II</b>	<b>III</b>	<b>IV</b>
5 – 30 ton.	1,05	0,67	0,43	0,26
31 – 80 ton.	1,14	0,76	0,52	-
81 – 170 ton.	1,26	0,88	-	-
> 170 ton.	1,47	-	-	-
Tasa mínima	14,10	10,70	7,10	3,60
Sobretasa por operación fuera horario normal	260,00	188,00	120,00	68,00
Sobretasa por balizamiento nocturno	30%	50%	30%	30%

Esta tasa deberá ser abonada por toda aeronave comercial en servicio regular o no regular, y también por la aviación privada en general, con excepción de aquellas de menor porte, cuyo peso sea inferior a 2 toneladas.

- **Sobretasa por aterrizaje**

##### *Vuelos Internacionales*

Sobretasa por horario de punta equivalente al 50% de la tasa de aterrizaje, la cual sólo se aplicaría a los aterrizajes internacionales efectuados en el Aeroparque Jorge Newbery durante el siguiente horario: de 06:00 a 10:00 y entre las 18:30 y 21:30 para todas las operaciones de lunes a domingo.





Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

*Vuelos de Cabotaje*

Sobretasa por horario de punta equivalente al 50% de la tasa de aterrizaje, la cual sólo se aplicaría a los aterrizajes de cabotaje efectuados sólo en el Aeroparque Jorge Newbery durante el siguiente horario: de 06:00 a 10:00 y entre las 18:30 y 21:30 para todas las operaciones de lunes a domingo.

**Tasa de Estacionamiento de Aeronaves**

*Vuelos Internacionales*

U\$S por ton. hora o fracción

Categoría de Aeropuerto

<b>Peso aeronave (ton)</b>	<b>EZE/AEP</b>	<b>I</b>	<b>II</b>	<b>III</b>	<b>IV</b>
5 – 80 ton.	0,28	0,14	0,10	0,08	0,08
81 – 170 ton.	0,39	0,16	0,11	0,09	-
> 170 ton.	0,80	0,18	0,12	-	-
Tasa mínima	6,00	4,00	2,00	2,00	2,00

EZE: Ministro Pistarini-Ezeiza

AEP: Aeroparque Jorge Newbery

Esta tasa deberá ser abonada por toda aeronave comercial en servicio regular o no regular, y también por la aviación privada en general con excepción de aquellas de menor porte, cuyo peso sea inferior a 2 toneladas.

No se aplica tiempo de estacionamiento gratuito en ningún aeropuerto.

Tasa para Ezeiza y Aeroparque para aeronaves estacionadas en plataforma operativa únicamente, para aeronaves estacionadas en plataforma remota se aplica la tasa correspondiente a Categoría I.

*Vuelos de Cabotaje*

\$ por ton. hora o fracción

Categoría de Aeropuerto

<b>Peso aeronave (ton)</b>	<b>EZE/AEP</b>	<b>I</b>	<b>II</b>	<b>III</b>	<b>IV</b>
5 – 80 ton.	0,17	0,10	0,08	0,06	0,04
81 – 170 ton.	0,23	0,13	0,10	0,08	-
> 170 ton.	0,30	0,17	0,12	-	-
Tasa mínima	7,90	5,20	3,30	2,40	1,50



Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

EZE: Ministro Pistarini-Ezeiza  
AEP: Aeroparque Jorge Newbery

Esta tasa deberá ser abonada por toda aeronave comercial en servicio regular o no regular, y también por la aviación privada en general con excepción de aquellas de menor porte, cuyo peso sea inferior a 5 toneladas. Estas últimas solo abonarán esta tasa cuando el tiempo de estacionamiento sea superior a 15 días en el lapso de un mes.

No se aplica tiempo de estacionamiento gratuito en ningún aeropuerto.

Tasa para Ezeiza y Aeroparque para aeronaves estacionadas en plataforma operativa únicamente, para aeronaves estacionadas en plataforma remota se aplica la tasa correspondiente a Categoría I.

### ***Tasa de Uso de Aerostación***

#### *Vuelos Internacionales*

Por pasajero embarcado

Categoría de Aeropuerto

	I	II	III	IV
Vigencia a partir del 01/01/1998	U\$S 18,00	U\$S 13,00	U\$S 13,00	U\$S 13,00

Se excluyen de su abono los siguientes: infantes, diplomáticos y pasajeros en tránsito.

Los pasajeros en vuelos internacionales entre la ciudad de Buenos Aires y la República del Uruguay abonarán por concepto de tasas de uso de aerostación el importe equivalente a U\$S 8,00.

Los pasajeros en vuelos regionales con distancias recorridas inferiores o iguales a 300 km. abonarán por concepto de tasas de uso de aerostación el importe equivalente a U\$S 8,00.



Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

Se consideran infantes, para su exclusión en la aplicación de la Tasa de Uso de Aerostación a los menores que no hubieren cumplido los 3 años de edad para el caso de ser pasajeros en vuelos de cabotaje y a los menores que no hubieren cumplido los dos 2 años de edad para el caso de ser pasajeros en vuelos internacionales.

Se entiende por "pasajero en tránsito" a aquel pasajero que arriba al aeropuerto, hace escala y continúa el viaje en el mismo vuelo. Este concepto no incluye al "pasajero en transferencia" que es aquél que habiendo arribado al aeropuerto continúa su viaje en un vuelo distinto y que debe abonar esta tasa.

*Vuelos de Cabotaje*

Por pasajero embarcado

Categoría de Aeropuerto

	I	II	III	IV
	\$ 5,0	\$ 3,50	\$ 3,50	\$ 3,50

Se excluyen de su abono los siguientes: infantes y pasajeros en tránsito.

Se entiende por "pasajero en tránsito" a aquel pasajero que arriba al aeropuerto, hace escala y continúa el viaje en el mismo vuelo. Este concepto no incluye al "pasajero en transferencia" que es aquél que habiendo arribado al aeropuerto continúa su viaje en un vuelo distinto y que debe abonar esta tasa.

***Tasa de Seguridad***

*Vuelos Internacionales*

Tasa de U\$S 2,50 por pasajero internacional embarcado. Se excluyen de lo anterior: infantes y pasajeros en tránsito.

*Vuelos de Cabotaje*

Tasa de \$ 1.00 por pasajero doméstico embarcado. Se excluyen de lo anterior: infantes y pasajeros en tránsito.





Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

### *Vuelos de Cabotaje*

Peso de la aeronave en ton. (MTOW) Tasa en \$, por ton. - km Recorrido
Cada ton. x 0,0035 x km recorridos = TPV (cabotaje)

Aplicable a las aeronaves de transporte aéreo (pasajeros, carga, y correo) regular y no regular, y a la aviación privada en general, por kilómetro recorrido y tonelada de peso.

### **Tasa de Apoyo al aterrizaje**

#### *Vuelos Internacionales*

Peso de aeronaves (MTOW)	
< 20 ton.	U\$S 0,20 / ton.
21-40 ton.	U\$S 0,40 / ton.
41-100 ton.	U\$S 0,60 / ton.
> 100 ton.	U\$S 0,80 / ton.

Esta Tasa es acumulativa por banda de peso. Ejemplo: si una aeronave pesa 318 ton. Las primeras 20 ton. se calculan a razón de \$ 0,20 cada una, las siguientes 20 ton, a \$ 0,40 cada una, las próximas 60 ton. a \$ 0,60 cada una y las restantes 218 ton. a \$ 0,80 cada una.

Esta tasa es sólo aplicable en aquellos aeropuertos que cuenten con servicios y equipos propios a las tareas de apoyo al aterrizaje, a saber: radar terminal y/o servicio instrumental de aproximación (ILS).

#### *Vuelos de Cabotaje*

Se aplicará una tasa equivalente al 50% de la tasa de apoyo al aterrizaje para vuelos internacionales, manteniendo las mismas condiciones para su aplicabilidad.



### **ANEXO III**

#### **APLICACION DE FONDOS CONFORME CLAUSULA QUINTA**

##### **PRIMERA CATEGORIA:**

- 11,25% Fideicomiso para obras del Sistema Nacional de Aeropuertos (Conforme SUBANEXO III A). De dichos fondos se descontará previamente un 30% (TREINTA POR CIENTO) para su depósito en una cuenta a la orden de ANSES.

##### **SEGUNDA CATEGORIA:**

- 1,25% Fondo para estudios, control y regulación de la CONCESION, que será administrado y gestionado por el ORSNA.
- 2,5% Fideicomiso para obras del GRUPO "A" DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (Conforme SUBANEXO III A)

A los efectos de implementar la afectación de los flujos correspondientes se podrán instrumentar por el ORSNA y/o la SECRETARIA DE TRANSPORTE subcuentas.

Asimismo el ORSNA deberá dentro de los 120 (CIENTO VEINTE) días hábiles siguientes a la entrada en vigencia del ACTA ACUERDO establecer un procedimiento para el cálculo y fiscalización de los importes de afectación sobre la base de los elementos provistos según el Sistema de Contabilidad Regulatoria.

Dicho procedimiento deberá contemplar el tratamiento y modalidad de pago de los importes devengados desde enero de 2006 hasta la instrumentación del fideicomiso como así también los adelantos que pudiera haber efectuado el CONCESIONARIO.



## **SUBANEXO III-A**

### **FIDEICOMISO DE FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS**

#### **Términos y condiciones**

#### **I. Términos y condiciones generales para todos los patrimonios de afectación que conformen el Fideicomiso de Fortalecimiento del Sistema Nacional de Aeropuertos.**

Fiduciante: es AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A..

Fiduciario: es Banco de la Nación Argentina.

Fideicomisario: es el ESTADO NACIONAL.

Inversiones: el fiduciario solo podrá invertir los bienes fideicomitidos en: (i) plazos fijos en pesos o dólares estadounidenses en entidades financieras de primera línea de la Argentina; (ii) títulos de deuda privados con oferta pública que cuenten como mínimo con una calificación de riesgo "AA" internacional; y (iii) fondos comunes de inversión que inviertan el haber del fondo en plazos fijos o títulos de deuda privados que cuenten como mínimo con una calificación de riesgo "AA" internacional.

Cuentas fiduciarias: son las cuentas abiertas en Banco de la Nación Argentina a nombre del fideicomiso y a la orden del fiduciario. Se abrirá una cuenta fiduciaria por cada patrimonio de afectación que se constituya bajo el fideicomiso de conformidad con sus términos y condiciones.

Ley aplicable: el fideicomiso estará sujeto a la ley vigente en la República Argentina.

Cláusulas usuales: el contrato de fideicomiso contendrá cláusulas estándares para este tipo de contratos, incluyendo, declaraciones y garantías del fiduciante y del fiduciario, obligaciones del fiduciante y fiduciario, renuncia y remoción del fiduciario, gastos, impuestos, rendición de cuentas y todas aquellas previsiones dispuestas en la Ley N° 24.441.

#### **II. Términos y condiciones particulares para cada uno de los patrimonios de afectación que conforman el Fideicomiso de Fortalecimiento del Sistema Nacional de Aeropuertos.**

##### **A) Patrimonio de afectación para el Fondo para estudios, control y regulación de la Concesión.**

- (i) Destino del patrimonio de afectación: el patrimonio de afectación estará destinado para estudios, control y gastos de funcionamiento del ORSNA que hacen a la regulación de la CONCESION, en cumplimiento de sus funciones.



Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

- (ii) Bienes fideicomitidos: el fiduciante transferirá al fiduciario mensualmente en propiedad fiduciaria el derecho a percibir el 1,25% de los ingresos totales de AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. También conformará los bienes fideicomitidos el producido de las inversiones realizadas por el fiduciario con los fondos líquidos y todos los derechos, accesorios, frutos e incrementos sobrevinientes de éstos.
- (iii) Beneficiario: el ORSNA..
- (iv) Plazo de duración: la duración del patrimonio de afectación del fideicomiso será de 30 años y se extinguirá en el supuesto de que la CONCESION finalice por cualquier causa.

#### **B) Patrimonio de afectación para la cancelación del saldo de los Reclamos Mutuos.**

- (i) Destino del patrimonio de afectación: el patrimonio de afectación estará destinado a la cancelación del saldo de RECLAMOS MUTUOS a favor del ESTADO NACIONAL, conforme dicho monto surja de los documentos relativos a la renegociación del contrato de concesión entre AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. y el ESTADO NACIONAL.
- (ii) Valor: el monto a ser cancelado con los bienes fideicomitidos es de \$ 195.000.000.
- (iii) Bienes fideicomitidos: el fiduciante transferirá al fiduciario en propiedad fiduciaria el derecho a percibir 7% de los ingresos de AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. en concepto de tasas aeroportuarias internacionales (tasas en dólares estadounidenses). El fiduciante transferirá dichas sumas a la cuenta fiduciaria correspondiente. También conformará los bienes fideicomitidos el producido de las inversiones realizadas por el fiduciario con los fondos líquidos y todos los derechos, accesorios, frutos e incrementos sobrevinientes de éstos.
- (iv) Administración de los bienes Fideicomitidos: se encomienda la administración de este patrimonio de afectación al Fiduciario, (con el destino exclusivo descrito en el numeral (i)) de conformidad con las instrucciones que le imparta la SECRETARIA DE TRANSPORTE.
- (v) Intereses compensatorios: el saldo devengará un interés compensatorio equivalente al 2% anual que será pagadero mensualmente sobre los montos impagos. La fecha de pago de los intereses compensatorios será el primer día hábil de cada mes.
- (vi) Repago del capital: el capital será cancelado en forma mensual el primer día hábil de cada mes, en función de los bienes fideicomitidos disponibles luego del pago de los intereses compensatorios.
- (vii) Beneficiario: es el ESTADO NACIONAL.
- (vii) Cargo del Beneficiario: los fondos a recibir por el beneficiario serán destinados a la realización de obras dentro del Sistema Nacional de Aeropuertos. Deberá preverse la constitución un sub-fondo de afectación específica para aeropuertos no concesionados del Sistema Nacional de Aeropuertos.
- (viii) Plazo de duración: la duración del patrimonio de afectación del fideicomiso se extenderá





Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

hasta la cancelación total y sus intereses.

**C) Patrimonio de afectación para el financiamiento de obras del Sistema Nacional de Aeropuertos.**

- (i) Destino del patrimonio de afectación: el patrimonio de afectación estará destinado exclusivamente a financiar las obras de infraestructura y mejoramiento de servicios del Sistema Nacional de Aeropuertos.
- (ii) Bienes Fideicomitidos: el fiduciante transferirá al fiduciario en dominio fiduciario el derecho a percibir 11,25% de sus ingresos totales. Dicha transferencia se efectuará mensualmente. El fiduciante transferirá dichas sumas a la cuenta fiduciaria correspondiente. También conformará los bienes fideicomitidos el producido de las inversiones realizadas por el fiduciario con los fondos líquidos y todos los derechos, accesorios, frutos e incrementos sobrevinientes de éstos.
- (iii) Plazo de duración: el patrimonio de afectación del fideicomiso no podrá exceder los 30 años. El patrimonio de afectación del fideicomiso se extinguirá en el supuesto de que la CONCESION finalice por cualquier causa.
- (iv) Administración de los bienes fideicomitidos: se encomienda la administración de este patrimonio de afectación al fiduciario (con el destino exclusivo descrito en el numeral (i)) de conformidad con las instrucciones que le imparta la SECRETARIA DE TRANSPORTE de la NACIÓN, previo dictamen del Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos. El fiduciante, en su carácter de CONCESIONARIO, podrá presentar ante el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos propuestas para llevar a cabo obras, las cuales, así como las que proponga el Organismo Regulador, serán elevadas a la SECRETARIA DE TRANSPORTE de la NACIÓN quien decidirá la correspondiente aplicación de los recursos fideicomitidos.
- (v) Beneficiarios: el fiduciante en su calidad de concesionario de los aeropuertos que conforman el GRUPO "A" DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS, el ESTADO NACIONAL respecto de los aeropuertos no concesionados y los contratistas que llevarán a cabo las obras de infraestructura y mejora de servicios aeroportuarios.

**D) Patrimonio de afectación para el financiamiento de obras en los aeropuertos que conforman el Grupo "A" del Sistema Nacional de Aeropuertos.**

- (i) Destino del patrimonio de afectación: el patrimonio de afectación estará destinado exclusivamente a financiar obras del plan de inversiones quinquenal en los aeropuertos que conforman el GRUPO "A" DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (conforme dicho término se define en el contrato de concesión suscripto entre AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. y el ESTADO NACIONAL) y en los nuevos planes de inversiones quinquenales.
- (ii) Bienes fideicomitidos: el fiduciante transferirá al fiduciario en dominio fiduciario el derecho a percibir el 2,5% de sus ingresos totales derivados de la explotación de los servicios de la CONCESION. Dicha transferencia se efectuará mensualmente. El fiduciante transferirá dichas sumas a la cuenta fiduciaria correspondiente. También conformará los



Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

bienes fideicomitidos el producido de las inversiones realizadas por el fiduciario con los fondos líquidos y todos los derechos, accesorios, frutos e incrementos sobrevinientes de éstos.

- (iii) Plazo de duración: el patrimonio de afectación del fideicomiso no podrá exceder los 30 años. El patrimonio de afectación del fideicomiso se extinguirá en el supuesto de que la CONCESION finalice por cualquier causa.
- (iv) Administración de los bienes fideicomitidos: se encomienda la administración del patrimonio de afectación al fiduciario de conformidad con las instrucciones que le imparta el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos, con el destino exclusivo descrito en el numeral (i).
- (v) Beneficiarios: el fiduciante, en su calidad de CONCESIONARIO de los aeropuertos que conforman el GRUPO "A" DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS, y los contratistas que llevarán a cabo las obras bajo los planes de inversiones quinquenales.

**E) Patrimonio de afectación para obras aeroportuarias en virtud de eventuales cargos tarifarios específicos.**

- (i) Destino: el patrimonio de afectación estará destinado exclusivamente a financiar las obras de infraestructura aeroportuarias que establezcan las disposiciones por las cuales se creen los cargos tarifarios específicos.
- (ii) Bienes Fideicomitidos: el fiduciante transferirá al fiduciario en dominio fiduciario el monto equivalente al 100% de las sumas que perciba en concepto de cargos tarifarios específicos que pudieran crearse en el futuro neto de gastos de recaudación. Dicha transferencia se efectuará con la periodicidad que establezcan las disposiciones por las cuales se creen los cargos tarifarios específicos. El fiduciante transferirá dichas sumas a la cuenta fiduciaria correspondiente. También conformará los bienes fideicomitidos el producido de las inversiones realizadas por el fiduciario con los fondos líquidos y todos los derechos, accesorios, frutos e incrementos sobrevinientes de éstos.
- (iii) Plazo de duración: el plazo de duración de cada patrimonio de afectación será el que establezcan las disposiciones por las cuales se creen los cargos tarifarios específicos. En ningún caso excederá el plazo de 30 años establecido en el inciso c) del Artículo 4º de la Ley Nº 24.441 o la vigencia del contrato de CONCESION, lo que ocurra primero.
- (iv) Administración Fiduciaria: se encomienda la administración de este patrimonio de afectación al fiduciario con el destino que fijen las disposiciones por las cuales se creen los cargos tarifarios específicos.
- (v) Beneficiarios: las personas que establezcan las disposiciones por las cuales se creen los cargos tarifarios específicos.



Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

#### **ANEXO IV**

**Nota:** por razones técnicas el Anexo IV del Acta Acuerdo no se encuentra disponible en versión electrónica, pero el mismo puede consultarse en la sede de la UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS, 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.



## ANEXO V

### PROYECCION FINANCIERA DE INGRESOS Y EGRESOS (2006-2028)

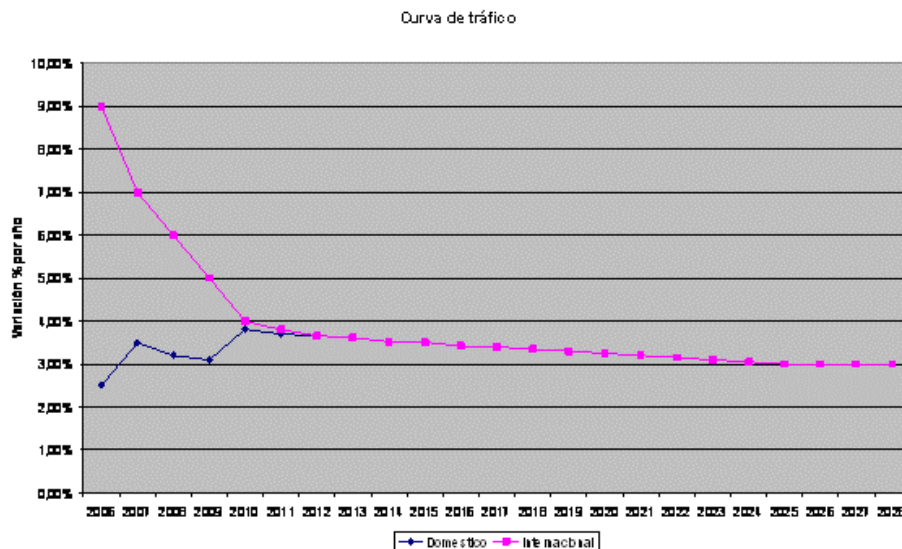
La PROYECCION FINANCIERA DE INGRESOS Y EGRESOS (PFIE) de la CONCESION abarcando el período (enero 2006 – febrero 2028), ha sido realizado en Pesos, asumiendo: a) un tipo de cambio nominal sin cambios durante el período considerado; b) una tasa de inflación igual a cero para todos y cada uno de los años considerados. La hoja "resultados" de la proyección se encuentra agregada en este ANEXO.

A continuación se exponen las principales premisas utilizadas para el desarrollo de la misma.

1. Ingresos: para determinar la proyección de los ingresos de la CONCESION para el período 2006 – 2028 se ha tomado como fuente de información la curva de tráfico de pasajeros y movimientos elaborada por el ORSNA. No se han considerado modificaciones tarifarias dentro de la proyección.

1.1. Ingresos Aeronáuticos: Incluye los ingresos en concepto de tasa por uso de aeroestación, tasa de estacionamiento, tasa de aterrizaje y tasa por uso de pasarelas telescópicas.

El siguiente cuadro expone los porcentajes de incremento anual proyectados por el ORSNA para el antedicho período de CONCESION, discriminando entre pasajeros domésticos e internacionales.





Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

Dicha proyección prevé que los movimientos evolucionarán de forma equivalente a la evolución del tráfico de pasajeros. El ORSNA prevé una tasa de crecimiento para el año 2006 del orden del 9% para el tráfico (pax y movimiento de aeronaves) internacional y 2,5% para el tráfico (pax y movimiento de aeronaves) de cabotaje. Para los años subsiguientes dichas tasas tienden a convergir en un valor promedio del orden del 3,5%.

1.2. Ingresos Comerciales: Para efectuar la proyección de los ingresos comerciales se utilizó como base los ingresos comerciales reales correspondientes al año 2005. Dicha base de ingresos fue proyectada mediante la evolución de variables vinculadas y aplicando funciones de correlación las que se detallan en el cuadro que se expone a continuación:

Concepto	Variables vinculadas	Correlación
Servicio de rampa	Movimientos	80%
Combustible	Movimientos	100%
Tienda Libre de Impuestos	Pasajeros internacionales	100%
Publicidad	Plan de inversiones(*)	100%
Estacionamiento	Pasajeros totales	100%
Catering	Pasajeros internacionales	100%
Alquileres	Plan de inversiones(*)	75%
Transporte	Pasajeros totales	100%
Coffee shop	Pasajeros totales	100%
Servicios y comercios	Pasajeros totales	100%
Reembolso de gastos en servicios públicos	% Gastos en servicios pub	21%

(\*) Corresponde al porcentaje de incremento de la inversión neta.

Nota: Adicionalmente a la proyección mediante las variables vinculadas, se han considerado ingresos en concepto de llave por un monto promedio anual de aproximadamente \$ 5 Millones.

Asimismo fueron adoptadas las siguientes premisas respecto a la evolución de las líneas de negocios:

a) Tienda Libre de Impuestos: Se mantiene la CONCESION en los términos actuales hasta el final de la proyección.

b) Servicios de Rampa: Se mantiene la CONCESION en los términos actuales hasta el final de la proyección.



Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

"2006 - Año de homenaje al Dr. Ramón CARRILLO"

c) Depósitos Fiscales: La premisa considera que el CONCESIONARIO controlará el 100% de las acciones de Ecdadassa a partir del segundo semestre de 2009. Los ingresos provenientes del negocio, que se asume se incrementarán a una tasa anual del 5%, se han expuesto como ingresos comerciales a partir de dicha fecha.

## 2. Gastos Operativos:

Se utilizó como base para la proyección, los gastos presentados por el CONCESIONARIO en su oferta para el año 2006. Los componentes de dicha estructura de costos se encuentran detallados a continuación:

(Cifras en Miles de P\$)
Personal
Electricidad
Gas
Agua
Teléfono
Correo
Mantenimiento y Reparación
Papelería y Utiles
Seguros
Servicios Contratados
Servicio contra Incendio y Médico
Matriz
Otros Gastos de Operación

Dicha estructura de gastos resulta reexpresada a partir de la siguiente fórmula polinómica:

[52,59% variación de índices de salarios + 14,23% variación de tipo de cambio + 33,18% variación de IPIM].

La aplicación de dicha fórmula arroja un valor reexpresado de \$194 Millones, a los cuales se les ha adicionado \$22,3 Millones correspondientes a los gastos proyectados relativos a la consideración del Impuesto a los Ingresos Brutos y \$4,8 Millones correspondientes al impuesto a los débitos y créditos (no deducibles de impuestos) y detrayéndole \$11,9 Millones en concepto de Management fee, en exceso al monto resultante del 3% sobre ingresos que se reconocen por este concepto.



Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

"2006 - Año de homenaje al Dr. Ramón CARRILLO"

Esta base de \$209 Millones ha sido considerada como el nivel de gastos operativos que tendrá el CONCESIONARIO durante el año 2006.

Dicha base de gastos se proyecta al período 2006-2028 mediante variables vinculadas y funciones de correlación que se consideran adecuadas a la realidad actual de la concesión. A continuación se exponen dichas variables vinculadas y las funciones de correlación adoptadas.

Concepto	Variables vinculadas	Correlación
Salarios	Fijo	
Servicios públicos	Plan de inversiones(*)	55%
Mantenimiento	Pasajeros totales	30%
	Plan de inversiones(*)	35%
Servicios-contratados	Pasajeros totales	30%
Seguros	Plan de inversiones(*)	100%
Servicio contra incendio y medico	Pasajeros totales	20%
Otros gastos de operación	Plan de inversiones(*)	35%
Matriz	Pasajeros totales	30%

(\*) Corresponde al porcentaje de incremento de la inversión neta.

Dichas variables vinculadas y funciones de correlación serán consideradas a los efectos de las revisiones futuras.

### 3. Afectación Específica de los Ingresos de la Concesión:

Se consideró la previsión detallada conforme ANEXO III de la presente CARTA DE ENTENDIMIENTO.

### 4. Acuerdo por Reclamos Mutuos:

Se consideró un saldo neto a cargo del concesionario de \$ 849,16 Millones y sus mecanismos de repago, según lo detallado en el ANEXO VII de la presente CARTA DE ENTENDIMIENTO.

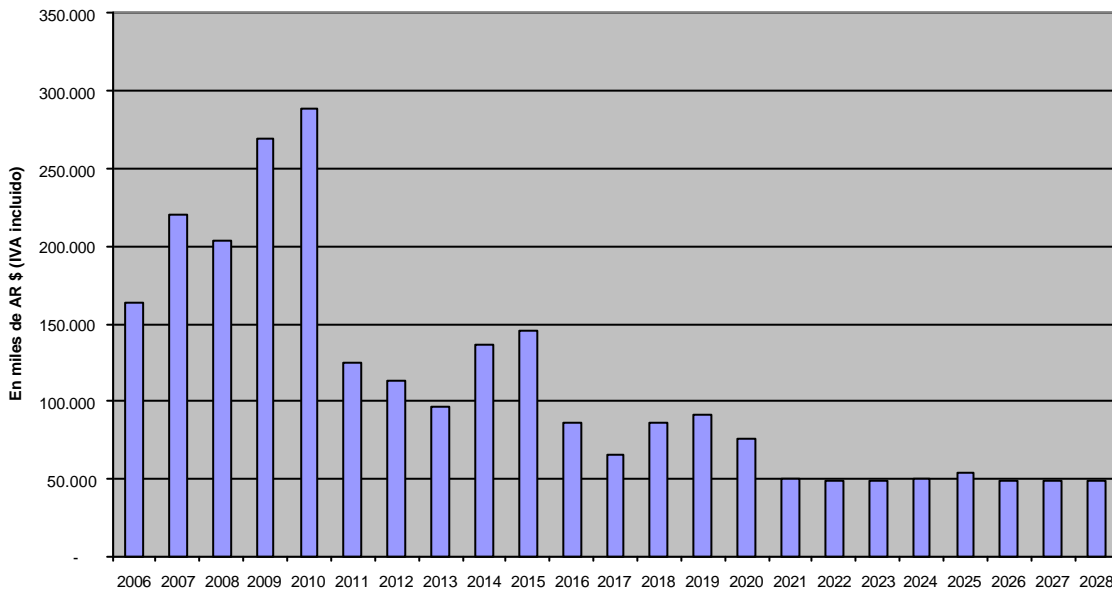
### 5. Inversiones:



El PLAN DE INVERSIONES correspondiente al período 2006-2010 se encuentra integrado por: (i) obras necesarias para cumplimentar los estándares definidos en materia de seguridad y calidad de servicio y (ii) obras que siendo también necesarias por distintos motivos se encontraban pendientes de ejecución por lo cual han sido reprogramadas.

El PLAN DE INVERSIONES para los restantes años de la CONCESION (2011 – 2028) será determinado a través de planes de inversiones quinquenales. Para dicho período el monto de inversiones previsto se ha calculado como función de la relación entre inversiones comprometidas e ingresos aeronáuticos previstos en la oferta realizada por el CONCESIONARIO complementado por el monto remanente de inversiones pendientes de ejecución que se prevé finalizar en 2015.

### Plan de Inversiones (2006-2028)



6. Amortizaciones (impositivas): Para proyectar las amortizaciones impositivas, se ha asumido que: a) las inversiones poseen una vida útil, promedio, de 24 años, b) los bienes de uso, en función de lo dispuesto por la normativa vigente, no pueden ajustarse por inflación para fines impositivos y c) el 100% de las inversiones debe encontrarse amortizadas al final del período de concesión.

### 7. Impuestos:

Se asumió que la compañía se encuentra alcanzada por los siguientes impuestos:





Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

"2006 - Año de homenaje al Dr. Ramón CARRILLO"

- Impuesto a las ganancias – Tasa: 35%
- Impuesto a la ganancia mínima presunta – Tasa: 1%
- Impuesto al valor agregado. – Tasa: 21% o 27%, en función del concepto.
- Impuesto a los ingresos brutos – Tasa: 4%
- Impuesto a la transferencia financiera. – Tasa: 1,2%, de los cuales 0,2% fueron considerados como pagos a cuenta del impuesto a las ganancias.

Adicionalmente se ha considerado que la adecuación del contrato no está gravada por impuesto a los sellos.

En relación al Impuesto a las Ganancias la Proyección Financiera de Ingresos y Egresos considera los quebrantos impositivos acumulados.

En relación al Impuesto al valor agregado, la Proyección Financiera de Ingresos y Egresos considera que cuando la posición del impuesto arroje saldo a favor, la gestión de recupero de dicho saldo se producirá en un lapso de 90 días.

#### 8. Financiamiento:

Cabe aclarar que a pesar de no haberse considerado en la Proyección Financiera de Ingresos y Egresos de la concesión, el concesionario prevé acceder a un financiamiento por aproximadamente USD 400 Millones para el período 2006-2010 con el objeto de cancelar el saldo de las Obligaciones Negociables emitidas por el CONCESIONARIO y contar con capital de trabajo.

A continuación se presenta un detalle de la financiación requerida:

- a) Tercer trimestre 2006: Emisión de Serie I por USD 120 Millones a 7 años de plazo mas 1 año de gracia y una tasa del 12% anual.
- b) Tercer trimestre 2006: Cancelación del saldo de las ON.
- c) Emisión Serie II por un monto total de USD 150 Millones a 10 años de plazo, con 2 años de gracia y una tasa de interés del 8% anual.
- d) Emisión de otras Series por USD 130 Millones a 7 años de plazo mas 1 año de gracia y una tasa del 12% anual.



Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

"2006 - Año de homenaje al Dr. Ramón CARRILLO"

**PROYECCION FINANCIERA DE INGRESOS Y EGRESOS (PFIE) 2006-2028**

En miles de AR\$	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028*
Ingresos Aeronáuticos	364.911	389.378	411.849	431.817	449.026	466.053	483.111	500.551	518.171	536.358	554.702	573.562	592.776	612.338	632.239	652.470	673.023	693.887	715.050	736.502	758.597	781.355	804.113
Ingresos no Aeronáuticos	193.797	214.923	220.898	248.548	283.091	300.312	320.085	319.367	331.861	346.496	360.193	379.216	380.735	397.381	412.982	420.742	448.139	454.857	467.794	477.494	493.829	508.774	63.051
<b>Total de ingresos</b>	<b>558.708</b>	<b>604.300</b>	<b>632.747</b>	<b>680.365</b>	<b>732.117</b>	<b>766.366</b>	<b>803.195</b>	<b>819.918</b>	<b>850.031</b>	<b>882.854</b>	<b>914.895</b>	<b>952.778</b>	<b>973.511</b>	<b>1.009.719</b>	<b>1.045.220</b>	<b>1.073.212</b>	<b>1.121.162</b>	<b>1.148.744</b>	<b>1.182.844</b>	<b>1.252.426</b>	<b>1.290.129</b>	<b>1.290.129</b>	<b>160.067</b>
Personal	-28.308	-28.308	-28.308	-28.308	-28.308	-28.308	-28.308	-28.308	-28.308	-28.308	-28.308	-28.308	-28.308	-28.308	-28.308	-28.308	-28.308	-28.308	-28.308	-28.308	-28.308	-28.308	-3.412
Servicios públicos	-16.864	-17.835	-19.049	-20.126	-21.448	-22.791	-23.377	-23.903	-24.345	-24.953	-25.586	-25.963	-26.246	-26.612	-26.995	-27.311	-27.522	-27.726	-27.929	-28.135	-28.356	-28.555	-28.736
Mantenimiento	-40.930	-43.081	-45.556	-47.763	-50.342	-52.936	-54.393	-55.769	-57.021	-58.537	-60.093	-61.275	-62.321	-63.495	-64.703	-65.810	-66.758	-67.697	-68.635	-69.578	-70.554	-71.508	-72.436
Seguros	-8.741	-9.655	-10.850	-11.966	-13.395	-14.920	-15.618	-16.257	-16.803	-17.566	-18.376	-18.868	-19.243	-19.730	-20.248	-20.678	-20.968	-21.251	-21.534	-21.823	-22.134	-22.417	-2.736
Servicios contratados	-43.041	-44.813	-46.028	-47.781	-49.654	-50.993	-52.406	-53.214	-54.419	-55.709	-56.970	-58.407	-59.329	-60.713	-62.075	-63.210	-64.941	-66.060	-67.372	-68.594	-70.036	-71.459	-8.786
Servicios contra Incendio y médico	-1.872	-1.931	-1.997	-2.054	-2.120	-2.184	-2.221	-2.255	-2.286	-2.323	-2.361	-2.389	-2.415	-2.443	-2.472	-2.498	-2.521	-2.544	-2.566	-2.588	-2.611	-2.634	-320
Matriz	-20.790	-21.110	-21.396	-21.653	-21.906	-22.153	-22.396	-22.638	-22.877	-23.118	-23.356	-23.594	-23.831	-24.067	-24.301	-24.535	-24.767	-24.997	-25.226	-25.453	-25.682	-25.913	-3.152
Otros gastos de operación	-21.605	-22.396	-23.366	-24.207	-25.219	-26.224	-26.653	-27.035	-27.353	-27.787	-28.236	-28.501	-28.699	-28.953	-29.219	-29.436	-29.580	-29.720	-29.859	-29.999	-30.149	-30.284	-3.667
AEI(*) (15% s/ing totales)	-83.806	-90.645	-94.912	-102.055	-109.817	-114.955	-120.479	-122.988	-127.505	-132.428	-137.234	-142.917	-146.027	-151.458	-156.783	-160.982	-168.174	-172.312	-177.427	-182.099	-187.864	-193.519	-24.010
- 1,25% ORSNA	-6.984	-7.554	-7.909	-8.505	-9.151	-9.580	-10.040	-10.249	-10.625	-11.036	-11.436	-11.910	-12.169	-12.621	-13.065	-13.415	-14.015	-14.359	-14.786	-15.175	-15.655	-16.127	-2.001
- 2,50% Fideicomiso I	-13.968	-15.108	-15.819	-17.009	-18.303	-19.159	-20.080	-20.498	-21.251	-22.071	-22.872	-23.819	-24.338	-25.243	-26.131	-26.830	-28.029	-28.719	-29.571	-30.350	-31.311	-32.253	-4.002
- 11,25% Fideicomiso II	-62.855	-67.984	-71.184	-76.541	-82.363	-86.216	-90.359	-92.241	-95.629	-99.321	-102.926	-107.188	-109.520	-113.593	-117.587	-120.736	-126.131	-129.234	-133.070	-136.575	-140.898	-145.139	-18.008
Intereses reclamos mutuos	-16.983	-16.857	-16.695	-16.500	-16.275	-16.023	-15.744	-15.437	-15.329	-14.945	-14.565	-14.190	-13.819	-13.454	-13.093	-11.457	-9.820	-8.183	-6.547	-4.910	-3.273	-1.637	0
Ingresos Brutos	-22.348	-24.172	-25.310	-27.215	-29.285	-30.655	-32.128	-32.797	-34.001	-35.314	-36.596	-38.111	-39.940	-40.389	-41.809	-42.928	-44.846	-45.950	-47.314	-48.560	-50.097	-51.605	-6.403
Impuesto a la transferencia financiera	-4.806	-5.349	-5.482	-6.072	-6.501	-6.038	-6.228	-6.271	-6.638	-6.890	-6.848	-6.997	-7.217	-7.470	-7.627	-7.693	-7.976	-8.144	-8.355	-8.559	-8.771	-8.997	-1.107
Amortizaciones (impositivas)	-38.594	-48.954	-59.066	-72.443	-86.124	-99.228	-121.223	-122.791	-122.791	-95.938	-99.769	-101.731	-101.731	-104.361	-106.673	-107.442	-107.995	-108.892	-109.929	-111.167	-112.486	-115.312	-123.398
<b>Total de gastos</b>	<b>-348.687</b>	<b>-375.104</b>	<b>-398.013</b>	<b>-428.144</b>	<b>-460.394</b>	<b>-477.405</b>	<b>-491.172</b>	<b>-499.662</b>	<b>-512.823</b>	<b>-527.646</b>	<b>-540.258</b>	<b>-551.309</b>	<b>-560.757</b>	<b>-573.764</b>	<b>-585.076</b>	<b>-592.839</b>	<b>-605.174</b>	<b>-612.819</b>	<b>-622.236</b>	<b>-631.093</b>	<b>-643.146</b>	<b>-660.233</b>	<b>-65.795</b>
<b>Rdo. antes de imp.</b>	<b>210.021</b>	<b>229.196</b>	<b>234.734</b>	<b>252.221</b>	<b>271.723</b>	<b>288.961</b>	<b>312.023</b>	<b>320.256</b>	<b>337.208</b>	<b>355.208</b>	<b>374.637</b>	<b>401.469</b>	<b>412.754</b>	<b>435.955</b>	<b>460.145</b>	<b>480.373</b>	<b>515.988</b>	<b>535.924</b>	<b>560.608</b>	<b>582.903</b>	<b>609.280</b>	<b>629.895</b>	<b>94.272</b>
Imp. a las ganancias	-3.001	-3.993	-57.393	-88.278	-95.103	-101.136	-109.208	-112.090	-118.023	-124.323	-131.123	-140.514	-144.464	-152.584	-161.051	-168.131	-180.596	-187.574	-196.213	-204.016	-213.248	-220.463	-32.995
<b>Rdo. después de imp</b>	<b>207.020</b>	<b>225.203</b>	<b>177.341</b>	<b>163.944</b>	<b>176.620</b>	<b>187.824</b>	<b>202.815</b>	<b>208.167</b>	<b>219.185</b>	<b>230.885</b>	<b>243.514</b>	<b>260.955</b>	<b>268.290</b>	<b>283.371</b>	<b>299.094</b>	<b>312.243</b>	<b>335.392</b>	<b>348.351</b>	<b>364.395</b>	<b>378.887</b>	<b>396.032</b>	<b>409.432</b>	<b>61.277</b>
Dividendos EDCADASSA	10.320	10.836	11.378	5.974	0																		
Ajuste de Amortizaciones (impositivas)	38.594	48.954	59.066	72.443	86.124	89.228	91.223	92.791	95.938	99.769	101.731	101.791	104.361	106.673	107.442	107.995	108.992	109.929	111.167	112.486	115.312	123.398	0
Amortización reclamos mutuos	-6.331	-8.090	-9.748	-11.265	-12.601	-13.951	-15.327	-5.395	-19.227	-18.995	-18.757	-18.515	-18.269	-18.017	-81.834	-81.834	-81.834	-81.834	-81.834	-81.834	-81.834	-81.834	0
Variación capital de trabajo	-57.182	-11.256	1.437	12.261	10.165	-36.825	-2.706	-4.781	9.866	1.960	-14.960	-4.807	4.664	1.525	-3.658	-5.955	655	327	793	1.340	-877	-607	-37.494
Inversiones directas	-125.415	-172.940	-158.425	-212.685	-228.693	-87.394	-77.014	-62.086	-95.578	-102.400	-51.358	-32.411	-49.059	-52.914	-38.526	-16.514	-14.211	-13.521	-13.669	-16.090	-10.929	-9.827	0
AEI(*) destinado a inversiones (2.5%)	-13.968	-15.108	-15.819	-17.009	-18.303	-19.159	-20.080	-20.498	-21.251	-22.071	-22.872	-23.819	-24.338	-25.243	-26.131	-26.830	-28.029	-28.719	-29.571	-30.350	-31.311	-32.253	-4.002
Total Inversiones	-139.382	-188.047	-174.243	-229.694	-246.996	-106.553	-97.094	-82.583	-116.829	-124.472	-74.230	-56.230	-73.397	-78.157	-64.657	-43.345	-42.240	-42.240	-43.240	-46.440	-42.240	-42.080	-4.002
<b>Flujo de Fondos neto</b>	<b>67.007</b>	<b>92.709</b>	<b>81.050</b>	<b>30.672</b>	<b>31.614</b>	<b>138.883</b>	<b>198.990</b>	<b>228.696</b>	<b>210.184</b>	<b>211.220</b>	<b>260.170</b>	<b>307.013</b>	<b>309.988</b>	<b>320.638</b>	<b>282.518</b>	<b>315.935</b>	<b>348.995</b>	<b>363.252</b>	<b>380.852</b>	<b>394.789</b>	<b>417.704</b>	<b>440.562</b>	<b>23.783</b>

(\*) Asignación específica de ingresos

\* HASTA FEBRERO DE 2028, POR VENCIMIENTO DEL PLAZO ORIGINAL DE LA CONCESION,



Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

"2006 - Año de homenaje al Dr. Ramón CARRILLO"

**PROYECCION FINANCIERA DE INGRESOS Y EGRESOS (PFIE) 2006-2028**

En miles de AR \$	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Ingresos	558.708	604.300	632.747	680.365	732.117	766.366	803.195	819.918	850.031	882.854	914.895	952.778	973.511	1.009.719	1.045.220	1.073.212	1.121.162	1.148.744	1.182.844	1.213.996	1.252.426	1.290.129	160.067
(Gastos operativos)	-209.304	-218.648	-227.340	-237.146	-248.178	-257.200	-263.727	-268.446	-274.052	-280.505	-286.728	-292.412	-296.550	-302.179	-307.757	-312.405	-318.187	-322.395	-327.095	-331.597	-336.697	-341.679	-41.785
(Asignación específica de ingresos)	-83.806	-90.645	-94.912	-102.055	-109.817	-114.955	-120.479	-122.988	-127.505	-132.428	-137.234	-142.917	-146.027	-151.458	-156.783	-160.982	-168.174	-172.312	-177.427	-182.099	-187.864	-193.519	-24.010
(Amortización reclamos mutuos)	-6.331	-8.090	-9.748	-11.265	-12.601	-13.951	-15.327	-5.395	-19.227	-18.995	-18.757	-18.515	-18.269	-18.017	-81.834	-81.834	-81.834	-81.834	-81.834	-81.834	-81.834	-81.834	0
(Intereses deuda por reclamos mutuos)	-16.983	-16.857	-16.695	-16.500	-16.275	-16.023	-15.744	-15.437	-15.329	-14.945	-14.565	-14.190	-13.819	-13.454	-13.093	-11.457	-9.820	-8.183	-6.547	-4.910	-3.273	-1.637	0
(Inversiones)	-125.415	-172.940	-158.425	-212.685	-228.693	-87.394	-77.014	-62.086	-95.578	-102.400	-51.358	-32.411	-49.059	-52.914	-38.526	-16.514	-14.211	-13.521	-13.669	-16.090	-10.929	-9.827	0
Variación del capital de trabajo	-57.182	-11.256	1.437	12.261	10.165	-36.825	-2.706	-4.781	9.866	1.960	-14.960	-4.807	4.664	1.525	-3.658	-5.955	655	327	793	1.340	-877	-607	-37.494
(Impuesto a las ganancias)	-3.001	-3.993	-57.393	-88.278	-95.103	-101.136	-109.208	-112.090	-118.023	-124.323	-131.123	-140.514	-144.464	-152.584	-161.051	-168.131	-180.596	-187.574	-196.213	-204.016	-213.248	-220.463	-32.995
Otros conceptos	10.320	10.836	11.378	5.974	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Flujo de fondos neto</b>	<b>67.007</b>	<b>92.709</b>	<b>81.050</b>	<b>30.672</b>	<b>31.614</b>	<b>138.883</b>	<b>198.990</b>	<b>228.696</b>	<b>210.184</b>	<b>211.220</b>	<b>260.170</b>	<b>307.013</b>	<b>309.988</b>	<b>320.638</b>	<b>282.518</b>	<b>315.935</b>	<b>348.995</b>	<b>363.252</b>	<b>380.852</b>	<b>394.789</b>	<b>417.704</b>	<b>440.562</b>	<b>23.783</b>



## **ANEXO VI**

### **MODIFICACIONES A INTRODUCIR EN EL CONTRATO DE FIDEICOMISO SUSCRITO ENTRE AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. Y ABN AMRO BANK N.V. SUCURSAL ARGENTINA**

#### **III.- "BIENES DEL FIDEICOMISO"**

Sustituir la redacción del Numeral 3.02 por la siguiente:

"El Fiduciario acepta la cesión fiduciaria de los derechos de cobro, reconociendo las potestades y prerrogativas del Concedente establecidas en el Contrato de Concesión, y sujeto al cumplimiento de las condiciones previas establecidas en las cláusulas 5.01 y 5.02".

#### **IV.- "ALCANCE DE LA CESION FIDUCIARIA DE LOS DERECHOS DE COBRO"**

Sustituir la redacción del Numeral 4.01 inciso b) por la siguiente:

"no sujetará al Fiduciario, ni a los Beneficiarios a ninguna responsabilidad u obligación correspondiente al Fiduciante en virtud del Contrato de Concesión, del Pliego de condiciones y/o cualquier otra disposición, contrato, norma y/o reglamentación que le resulte aplicable ya sea frente a los Usuarios, frente al Concedente o frente a cualquier tercero. El ejercicio por parte del Fiduciario de cualquiera de los derechos de cobro cedidos, está subordinado al cumplimiento íntegro de las obligaciones asumidas por el Fiduciante frente al Concedente".

#### **V.- "NOTIFICACION DE LA CESION FIDUCIARIA – CONDICIONES PREVIAS"**

5.01. El presente se suscribe sujeto a la condición de que el Fiduciario no ejercite derechos u acciones que pongan en riesgo la continuidad del servicio público aeroportuario o afecten el financiamiento del Sistema Nacional de Aeropuertos (SNA).

Cambiar la documentación de las cláusulas del capítulo en lo sucesivo, y en las concordancias.

#### **VIII.- "DECLARACIONES Y GARANTIAS DEL FIDUCIANTE"**

Sustituir la redacción del Numeral 8.01 inciso c) por la siguiente:

"Que los derechos de cobro se encuentran libres de cualquier gravamen. No obstante, el ejercicio de los mismos está sujeto a los términos del Contrato de Concesión y la normativa dictada en consecuencia por la Autoridad de Aplicación y/o las decisiones políticas del Concedente en materia aeronáutica y aeroportuaria".

#### **XI.- "INDEMNIDAD"**

Suprimir los Numerales 11.04 y 11.05 del acuerdo.



## **ANEXO VII**

### **RECLAMOS MUTUOS QUE SE INCORPORAN**

#### **1. Introducción**

El Contrato de Concesión, según los términos establecidos en los Decretos 163/98 y 1227/03, prevé derechos y obligaciones tanto para el CONCESIONARIO (AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A.) como para el CONCEDENTE (ESTADO NACIONAL).

Dado el particular contexto por el cual ha pasado la CONCESION, durante el transcurso de la misma se presentaron circunstancias ajenas a las partes que alteraron sustancialmente, la marcha de la CONCESION. En este sentido tanto el CONCESIONARIO como el CONCEDENTE han realizado reclamos a su contraparte contractual alegando el incumplimiento de ciertas obligaciones que surgen del Contrato de Concesión (en adelante, "RECLAMOS MUTUOS").

#### **2. Reclamos del Estado que se han incorporado**

El siguiente cuadro expone el estado de situación del canon en función de los pagos efectuados por el CONCESIONARIO y las compensaciones aprobadas por el ORSNA.

En miles de AR \$	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	1998-2005
Canon devengado según contrato	65.565	171.121	171.121	171.121	171.121	171.121	171.121	171.121	1.263.412
Pagos efectuados por el concesionario	-41.385	-92.858	-121.161	-5.000	-11.000	-58.080	-72.388	-36.701	-438.572
Compensaciones aprobadas por el ORSNA	-24.180	-11.671	0	0	0	0	0	0	-35.851
<b>Estado de situación del canon</b>	<b>0</b>	<b>66.592</b>	<b>49.961</b>	<b>166.121</b>	<b>160.121</b>	<b>113.041</b>	<b>98.733</b>	<b>134.420</b>	<b>788.989</b>

#### **3. Reclamos del CONCESIONARIO que se han incorporado**

El siguiente detalle expone los reclamos del CONCESIONARIO objeto de consideración en la presente renegociación, y con su correspondiente valorización informada por el ORSNA (Notas N° 910/05 y 107/06, Expte. ORSNA N° 625/03):

##### **Reclamos con imputación temporal**

1) Tasa de Uso de Aeroestación TUA para vuelos menores de 300 Km	\$ 1.185.077,00	
2) Crédito Fiscal IVA (TUA INTERNACIONAL)	\$ 32.802.575,85	
3) Costo incremental por financiamiento (Obligaciones Negociables)	\$ 86.971.688,48	
4) Prestación de servicios técnicos en aeronaves privadas por FAA	\$ 889.405,09	
5) Locales en el Aeropuerto de Iguazú	\$ 204.667,00	
6) Servicios técnicos prestados en hangares de la Armada	\$ 7.126.860,80	
7) Derecho de AA2000 s/ ingresos aeroportuarios	\$ 25.823.027,00	\$ 155.003.301,22



### **Reclamos sin imputación temporal**

1) Situación relacionada con la explotación de espacios y locales	\$ 32.633.393,82	
2) Disminución canon Intercargo	\$ 2.190.721,00	
3) Equiparación de la condición de pasajero en tránsito o en transferencia	\$ 34.690.772,00	
4) Policía Aeronáutica Nacional (PAN)	\$ 6.546.096,40	
5) Prestación de servicios gastronómicos en un restaurante de la FAA	\$ 2.032.947,00	
6) Impuesto sobre los débitos y créditos financieros	\$ 17.726.105,00	
7) Impuesto sobre los intereses pagados y el costo financiero del endeudamiento empresario	\$ 2.017.422,00	\$ 97.837.457,22

### **4. Reclamos del CONCESIONARIO que no se han incorporado**

4.1 Rechazados. El siguiente detalle expone los reclamos efectuados por el CONCESIONARIO a los que el ORSNA no ha hecho lugar:

1) Desarticulación del SNA	\$ 3.631.767,00	
2) Espacios no disponibles en San Rafael	No Cuantificado	
3) Impugnación de REGUFA	No Cuantificado	
4) Afectación flexibilidad tarifaria (Dto. 1409/99)	\$ 9.454.878,00	
5) Información errónea de AIP	No Cuantificado	
6) Tasa por horario extendido	No Cuantificado	
7) Falta de aplicación efectiva del Nuevo Régimen Tarifario	\$ 32.608.260	
8) Incendio ocurrido en Aeropuerto de EZE	\$ 679.618	
9) Falta de definición del pasivo ambiental, plan urbanístico y existencia de problemas ambientales.	\$ 5.088.683	
10) Plan de radarización	No Cuantificado	
11) Fuerza mayor por la guerra internacional	No Cuantificado	
12) No implementación de políticas regulatorias (Cielos Abiertos)	\$ 7.259.274	
13) Omisión en el dictado del Reglamento de Infracciones y Penalidades Aeroportuarias (RIPA)	No Cuantificado	
14) Falta de actualización de la fórmula calculo del Factor X (factor de ajuste)	No Cuantificado	

4.2 Desistimientos. El siguiente detalle expone los rubros de indemnizaciones por perjuicios pasados alegados por el CONCESIONARIO y que éste en esta instancia conciliatoria desiste al momento de entrar en vigencia el ACUERDO DE RENEGOCIACION:

1) Deficiencias en inventario	\$ 936.158,00	
2) Tasas Municipales	\$ 9.517.841,00	
3) Aeropuerto "El Calafate"	\$ 1.680.946,00	
4) Cesión de espacios de EDCADASSA	\$ 1.465.152,00	
5) Aeropuerto de Jujuy	\$ 17.066.902,00	
6) Demora producida en la Toma de Tenencia Salta		
7) Ocupación espacios INTERBAIRES	\$ 1.055.681,00	
8) Obras en Aeropuerto de Iguazú	\$ 410.000,00	
9) IVA de TUA Cabotaje	\$ 5.694.000,00	
10) Ingresos Brutos sobre tarifas	\$ 49.345.252,85	
11) Impuesto a la Ganancia Mínima Presunta	\$ 3.714.464,00	



## **5. Metodología de determinación del saldo de RECLAMOS MUTUOS**

Para determinar el diferencial de montos en concepto de RECLAMOS MUTUOS se ha utilizado la siguiente metodología:

- 1) A cada uno de dichos montos se le detrajo: a) los pagos efectuados por el CONCESIONARIO, b) los montos compensados por el ORSNA y c) los reclamos efectuados por el CONCESIONARIO incorporados.
- 2) Los saldos de cada año, obtenidos en función de lo expuesto en 1), fueron ajustados por CER (IPC entre 1998 y 2001) más una tasa de interés de 2% anual, con el objeto de llevar dichos valores a diciembre de 2005.
- 3) Al monto obtenido, según lo expuesto en el punto 2), se le dedujeron los reclamos que no resulta factible imputar temporalmente.

## **6. Aplicación de la metodología de determinación del saldo de RECLAMOS MUTUOS**

1)

En miles de AR \$	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	1998-05
<b>Canon devengado según contrato</b>	<b>65.565</b>	<b>171.121</b>	<b>171.121</b>	<b>171.121</b>	<b>171.121</b>	<b>171.121</b>	<b>171.121</b>	<b>171.121</b>	<b>1.263.412</b>
a) Pagos efectuados por el concesionario	-41.385	-92.858	-121.161	-5.000	-11.000	-58.080	-72.388	-36.701	<b>-438.572</b>
b) Compensaciones aprobadas por el ORSNA	-24.180	-11.671	0	0	0	0	0	0	<b>-35.851</b>
c) Reclamos del Concesionario incorporados	-517	-1.021	-6.264	-22.885	-41.993	-30.152	-28.565	-23.606	<b>-155.003</b>
<b>Saldo</b>	<b>-517</b>	<b>65.571</b>	<b>43.696</b>	<b>143.236</b>	<b>118.128</b>	<b>82.889</b>	<b>70.168</b>	<b>110.815</b>	<b>633.985</b>

2)

En miles de AR \$	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
<b>Saldo</b>	<b>-517</b>	<b>65.571</b>	<b>43.696</b>	<b>143.236</b>	<b>118.128</b>	<b>82.889</b>	<b>70.168</b>	<b>110.815</b>
Saldo acumulado	-517	65.049	109.483	253.946	373.538	574.181	674.779	837.283
- Ajuste por IPC / CER	0	-322	-467	-2.848	109.079	18.927	37.980	92.322
- Ajuste por interés capitalizado	-5	1.061	1.693	4.313	8.675	11.503	13.710	17.394
<b>Saldo acumulado luego de ajustes</b>	<b>-522</b>	<b>65.787</b>	<b>110.710</b>	<b>255.410</b>	<b>491.292</b>	<b>604.611</b>	<b>726.469</b>	<b>946.999</b>
<b>Saldo acumulado a diciembre de 2005 luego de ajustes</b>								<b>946.999</b>

3)

<b>Saldo acumulado luego de ajustes al 2005</b>	<b>946.999</b>
Reclamos del Concesionario incorporados sin imputación temporal	<b>-97.837</b>
<b>Diferencial reclamos mutuos</b>	<b>849.161</b>

En función de la metodología precedente, el diferencial de montos en concepto de RECLAMOS MUTUOS, al 31 de diciembre de 2005, asciende a \$ 849,16 Millones a favor del CONCEDENTE.







## **SUBANEXO VII-A**

### **MECANISMOS DE REPAGO**

#### **1. Introducción**

El estado de situación de los RECLAMOS MUTUOS entre el CONCESIONARIO y el CONCEDENTE fue determinado teniendo en cuenta obligaciones asumidas por el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO.

En función de lo expuesto en el anexo "RECLAMOS MUTUOS", el diferencial de montos en concepto de RECLAMOS MUTUOS arroja un saldo a favor del ESTADO NACIONAL de \$ 849,16 Millones.

#### **2. Enumeración de los mecanismos de repago**

Se ha acordado que el saldo expuesto en el punto precedente sea cancelado mediante la utilización de tres mecanismos:

- Asignación específica de un monto equivalente al 7% de los ingresos aeronáuticos internacionales ("Asignación específica"), el cual se utilizará para cancelar el 22,96% del saldo.
- Emisión de Obligaciones Negociables convertibles en acciones ordinarias. ("Obligaciones Negociables"), el cual se utilizará para cancelar el 18,61% del saldo.
- Emisión de Acciones Preferidas rescatables y convertibles. ("Acciones Preferidas"), el cual se utilizará para cancelar el 58,43% del saldo.

#### **3. Características de los mecanismos de repago**

##### **3.1. Asignación específica**

- Monto: 195 Millones
- % sobre saldo: 22,96%
- Tasa de interés: 2% anual
- Repago del interés: en forma mensual, en función de su devengamiento.
- Repago del capital: en forma mensual, en función del flujo disponible luego del repago de intereses.
- Período estimado de repago del capital: 2006 a 2013 (7 años y 8 meses)

##### **3.2. Obligaciones negociables**

- Monto: 158 Millones
- % sobre saldo: 18,81%
- Tasa de interés: 2% anual, capitalizable hasta el año 2013.
- Repago del interés: en forma anual, en función de su devengamiento.



- Repago del capital: en forma anual, mediante amortizaciones constantes equivalentes al 16,67% del capital original.
- Período de repago del capital: 2014 a 2019 (6 años)
- Conversión: a valor nominal por acciones valuadas al precio de cotización pública.
- Derecho de conversión: desde el momento de su emisión (año 2006).

### 3.3. Acciones preferidas

- Monto: 496,16 Millones
- % sobre saldo: 58,43%
- Dividendos: 2% anual, pagaderos en especie hasta 2019 y en efectivo con posterioridad a dicha fecha.
- Período potencial de rescate: 2020 en adelante
- Conversión: a valor nominal por acciones valuadas al precio de cotización pública.

## **4. Aplicación de los mecanismos de repago**

Los siguientes cuadros exponen la aplicación de los conceptos antedichos en función de las cifras expuestas en la PROYECCION FINANCIERA DE INGRESOS Y EGRESOS.

### 4.1. Asignación específica

Del saldo a favor del ESTADO NACIONAL de \$ 849,16 Millones, se ha asumido que 22,96% del mismo, lo cual equivale a \$195 Millones, se cancelará mediante este instrumento.

En miles de AR \$	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Ingresos aeronáuticos internacionales	333.061	356.375	377.758	396.646	412.511	428.187	443.858	459.882
% a aplicar	7,0%	7,0%	7,0%	7,0%	7,0%	7,0%	7,0%	7,0%
<b>Flujo aplicado al mecanismo de repago</b>	<b>23.314</b>	<b>24.946</b>	<b>26.443</b>	<b>27.765</b>	<b>28.876</b>	<b>29.973</b>	<b>31.070</b>	<b>32.192</b>
Intereses pagados	3.900	3.512	3.083	2.616	2.113	1.578	1.010	408
Capital pagado	19.414	21.435	23.360	25.149	26.763	28.396	30.060	20.423
<b>Saldo a repagar</b>	<b>175.586</b>	<b>154.151</b>	<b>130.791</b>	<b>105.642</b>	<b>78.879</b>	<b>50.483</b>	<b>20.423</b>	<b>0</b>

### 4.2. Obligaciones negociables

Del saldo a favor del ESTADO NACIONAL de \$ 849,16 Millones, se ha asumido que 18,61% del mismo, lo cual equivale a \$158 Millones, se cancelará mediante este instrumento.

En miles de AR \$	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
% de capital a amortizar		16,7%	16,7%	16,7%	16,7%	16,7%	16,7%
Intereses pagados		3.702	3.085	2.468	1.851	1.234	617
Capital pagado		30.854	30.854	30.854	30.854	30.854	30.854
<b>Saldo a repagar</b>	<b>185.122</b>	<b>154.268</b>	<b>123.415</b>	<b>92.561</b>	<b>61.707</b>	<b>30.854</b>	<b>0</b>

El saldo a repagar al 2013 corresponde al monto inicial de AR \$ 158 Millones más los intereses capitalizados



Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

"2006 - Año de homenaje al Dr. Ramón CARRILLO"

#### 4.3. Acciones preferidas

Del saldo a favor del ESTADO NACIONAL de \$ 849,16 Millones, se ha asumido que 58,43% del mismo, lo cual equivale a \$ 496,16 Millones, se cancelará mediante este instrumento.

En miles de AR \$	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
% de acciones a rescatar	0%	12,5%	12,5%	12,5%	12,5%	12,5%	12,5%	12,5%	12,5%
Dividendos		13.093	11.457	9.820	8.183	6.547	4.910	3.273	1.637
Rescate de capital		81.834	81.834	81.834	81.834	81.834	81.834	81.834	81.834
<b>Saldo a rescatar</b>	<b>654.674</b>	<b>572.840</b>	<b>491.005</b>	<b>409.171</b>	<b>327.337</b>	<b>245.503</b>	<b>163.668</b>	<b>81.834</b>	<b>0</b>

El saldo a rescatar al 2019 corresponde al monto inicial de AR \$ 496,16 Millones más los intereses capitalizados.



## **SUBANEXO VII-B**

### **OBLIGACIONES NEGOCIABLES CONVERTIBLES EN ACCIONES ORDINARIAS (LAS "ONC")**

#### **Pautas para la emisión**

- (i) Emisor: AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A.
- (ii) Moneda: Pesos Argentinos.
- (iii) Monto de emisión: \$ 158.000.000 (PESOS CIENTO CINCUENTA Y OCHO MILLONES DE PESOS).
- (iv) Valor nominal: cada ONC tendrá un valor nominal de \$ 1 (PESOS UNO).
- (v) Precio de suscripción: 100 % del valor nominal.
- (vi) Forma: las ONC serán emitidas en forma escritural y su registro estará a cargo de AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A.
- (vii) Fecha de emisión: dentro de los 60 (SESENTA) días de aprobada el ACTA ACUERDO.
- (viii) Método de colocación: las ONC serán colocadas en forma privada al ESTADO NACIONAL, es decir, fuera del régimen de oferta pública.
- (ix) Forma de suscripción: el ESTADO NACIONAL suscribirá las ONC con el saldo a su favor en concepto de RECLAMOS MUTUOS, conforme dicho monto surja de los documentos relativos a la renegociación del contrato de concesión entre AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. y el ESTADO NACIONAL.
- (x) Interés compensatorio: las ONC devengarán intereses compensatorios a una tasa del 2% anual, devengados sobre el capital en circulación a partir de la fecha de emisión.
- (xi) Capitalización de intereses: los intereses compensatorios devengados se capitalizarán semestralmente hasta el año 2013.
- (xii) Pago de los intereses: los intereses devengados serán abonados por períodos semestrales comenzando en el año 2014 hasta su conversión o rescate.
- (xiii) Interés moratorio: los montos impagos devengarán intereses moratorios a una tasa de interés igual a una vez y media del interés compensatorio anual, por cada día desde la fecha de vencimiento hasta el pago total. Sin perjuicio de ello el incumplimiento de dos períodos consecutivos dará derecho al Tenedor de convertir los saldos impagos de capital e intereses en acciones ordinarias del emisor.



Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

- (xiv) Cancelación de capital: el capital de las ONC será cancelado en forma anual, a partir del año 2014 y hasta el año 2019, mediante amortizaciones constantes equivalentes al 16,67% del capital original.
- (xv) Votos: cada ONC será representativa de un voto.
- (xvi) Fecha de vencimiento final: en el año 2019.
- (xvii) Rescate: las ONC podrán ser canceladas total o parcialmente con anterioridad a su vencimiento por su valor nominal más el interés devengado.
- (xviii) Pagos de ONC: las sumas resultantes de los pagos de ONC serán destinadas a un subfondo del Fideicomiso para el Fortalecimiento del Sistema Nacional de Aeropuertos.
- (xix) Medios de control indirecto: se contemplarán al momento de emisión la definición de relaciones técnicas financieras que permitan el control indirecto por parte del CONCEDENTE.
- (xx) Límite de conversión: los tenedores de ONC sólo tendrán derecho a convertir ONC en acciones ordinarias de AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. hasta la cantidad de acciones ordinarias que representen el 15% del capital social de AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A., con excepción de la conversión por saldos impagos.
- (xxi) Cálculo para la conversión: el precio al cual se suscribirán cada una de las acciones ordinarias diferenciadas de AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. a ser suscriptas con la cancelación de ONC se calculará en base a la cotización promedio de las acciones ordinarias de AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. en la Bolsa de Comercio de Buenos Aires durante los 5 (CINCO) días hábiles bursátiles previos a la fecha de notificación de conversión que envíe el ESTADO NACIONAL a AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. En caso de no existir a ese momento cotización de la acción, el precio de la acción ordinaria será determinado por una firma evaluadora reconocida en el mercado designada por el ESTADO NACIONAL con cargo al CONCESIONARIO. Las ONC a ser canceladas en la suscripción se calcularán a su valor nominal más los intereses devengados hasta la fecha de notificación de conversión. No se emitirán fracciones de acciones ordinarias en la conversión; en su lugar, se pagará un ajuste en efectivo.
- (xxii) Derecho especial de la conversión: al momento de hacer efectiva el ESTADO NACIONAL la opción de conversión, cualquiera sea su origen, deberá suscribirse con los accionistas de AA2000 un convenio por el que se garantice la intangibilidad de su participación en acciones ordinarias producto de la conversión.
- (xxiii) Rango: Las ONC constituirán obligaciones negociables convertibles en acciones ordinarias diferenciadas emitidas por AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. con garantía común sobre el patrimonio de AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. y calificarán en forma igual y proporcional en cuanto a su derecho de pago como las demás obligaciones no subordinadas y no garantizadas presentes y futuras de AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A.. Las ONC constituirán obligaciones negociables bajo la Ley Nº 23.576 (Ley de Obligaciones Negociables), con sus modificaciones. Conforme al artículo 29 de la Ley Nº 23.576, en caso de incumplimiento de AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. en el pago



Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

de cualquier monto adeudado en virtud de las ONC, el tenedor de las ONC tendrá derecho a iniciar acción ejecutiva para recuperar el pago de dichos montos.

- (xxiv) Ley aplicable: las ONC se registrarán e interpretarán por la ley de la República Argentina.
- (xxv) Cláusulas usuales: los términos y condiciones de emisión de las ONC contendrán cláusulas estándares para este tipo de operaciones en relación con supuestos de incumplimiento, compromisos del emisor, declaraciones y garantía, etc.
- (xxvi) Transparencia de la Oferta Pública: En todo momento la oferta pública a realizarse deberá seguir, implementar y respetar los principios, derechos, obligaciones, deberes y reglas que establece el Decreto N° 677/01, Régimen de Transparencia de la Oferta Pública.
- (xxvii) Opción de Equiparar Oferta: Convertidas las ONC en acciones ordinarias y en el caso que el Estado Nacional decida proceder a transferir las mismas, otorgará a los tenedores de las acciones Clase A, B y C de AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A..La opción de adquirir las acciones a como mínimo igual valor de la oferta recibida. En los casos de que los citados accionistas no hagan uso de la opción o que no exista acuerdo en el valor de las acciones el Estado Nacional considerará rechazada la opción otorgada y continuará libremente con el proceso de transferencia inicial.



Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

## **SUBANEXO VII-C**

### **ACCIONES PREFERIDAS RESCATABLES Y CONVERTIBLES EN ACCIONES ORDINARIAS**

#### **Pautas para la emisión**

- (i) Monto de emisión: 496.161.413 (CUATROCIENTOS NOVENTA Y SEIS MILLONES CIENTO SESENTA Y UN MIL CUATROCIENTOS TRECE) acciones de \$ 1 (PESOS UNO) de valor nominal.
- (ii) Fecha de emisión: dentro de los 60 (SESENTA) días de aprobada el ACTA ACUERDO.
- (iii) Precio de suscripción: 100% del valor nominal.
- (iv) Forma: las acciones preferidas serán emitidas en forma escritural.
- (v) Forma de suscripción: el ESTADO NACIONAL suscribirá las acciones preferidas de AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. con el saldo a su favor en concepto de RECLAMOS MUTUOS, conforme dicho monto surja de los documentos relativos a la renegociación del contrato de concesión entre AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. y el ESTADO NACIONAL.
- (vi) Preferencia patrimonial: los tenedores de acciones preferidas tendrán los siguientes derechos de preferencia patrimonial:
  - (a) Un dividendo fijo anual único equivalente al 2% del valor nominal de las acciones preferidas, pagadero en acciones preferidas (pago en especie). En caso de que los tenedores de acciones preferidas no percibiesen en forma total el dividendo fijo anual en un ejercicio económico, por no contar AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. con utilidades líquidas y realizadas para hacer frente al dividendo fijo anual, el monto impago del dividendo fijo anual deberá ser abonado en los ejercicios económicos posteriores, siempre que AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. cuente con utilidades líquidas y realizadas. Es decir, el dividendo fijo anual será "acumulativo".
  - (b) Preferencia de pago en la cuota de liquidación.
- (vii) Derecho a voto: carecen de derecho a voto salvo en las siguientes circunstancias, en la que exclusivamente poseerán un voto por acción: i) reintegración total o parcial del capital; ii) durante el tiempo en que se encuentre en mora en recibir los beneficios que constituyen su preferencia; iii) en los demás casos previstos en la Ley 19.550.
- (viii) Rescate voluntario: AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. podrá rescatar las acciones preferidas en cualquier momento a partir de la fecha de emisión a valor nominal más



Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

intereses devengados hasta el momento del rescate.

- (ix) Fondos provenientes del rescate: las sumas resultantes del rescate de acciones preferidas será destinada a un subfondo del Fideicomiso para el Fortalecimiento del Sistema Nacional de Aeropuertos.
- (x) Derecho de conversión: el ESTADO NACIONAL tendrá derecho a convertir las acciones preferidas en acciones ordinarias únicamente a partir del año 2020, a razón de un máximo anual de 12,5 % (DOCE COMA CINCO PORCIENTO) del total del monto inicial de acciones preferidas en poder del ESTADO NACIONAL. El derecho de conversión estará sujeto a la condición suspensiva de que AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. no lleve a cabo el rescate de dicho porcentaje anual conforme lo establecido anteriormente y sólo se podrá convertir la cantidad de acciones preferidas que AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. no hubiera rescatado en cada año a partir del año 2020.
- (xi) Cálculo para la conversión: el precio al cual se suscribirán las acciones ordinarias de AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. a ser suscriptas con la cancelación de las acciones preferidas se calculará en base a la cotización promedio de las acciones ordinarias de AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. en la Bolsa de Comercio de Buenos Aires durante los 5 (CINCO) días hábiles bursátiles previos a la fecha de notificación de conversión que envíe el ESTADO NACIONAL a AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. En caso de no existir a ese momento cotización de la acción, el precio de la acción ordinaria será determinado por una firma evaluadora reconocida en el mercado designada por el ESTADO NACIONAL con cargo al CONCESIONARIO. No se emitirán fracciones de acciones ordinarias en la conversión; en su lugar, se pagará un ajuste en efectivo en el caso de que AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. cuente con utilidades líquidas y realizadas.
- (xii) Ley aplicable: las acciones preferidas se regirán e interpretarán por la ley de la República Argentina.
- (xiii) Derechos del ESTADO NACIONAL: el ESTADO NACIONAL tendrá los siguientes derechos:
  - (a) *Designación de un miembro de la comisión fiscalizadora*. A partir de la fecha en que sea tenedor de acciones preferidas, a designar un miembro titular de la comisión fiscalizadora de AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. y un miembro suplente.
  - (b) *Designación de un director*. A partir de la fecha en que sea tenedor de acciones preferidas, a designar un miembro titular del directorio de AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. y un miembro suplente.  
Asimismo no se podrá aumentar el número de directores de la sociedad a más de 8 (OCHO) miembros.
  - (c) *Derecho de Información*: El Director designado en representación del ESTADO NACIONAL tendrá acceso a la información societaria, contable y técnica con carácter permanente.





Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

- (xiv) Derecho especial de la conversión: al momento de hacer efectiva el ESTADO NACIONAL la opción de conversión, cualquiera sea su origen, deberá suscribirse con los accionistas de AA2000 un convenio por el que se garantice la intangibilidad de su participación en acciones ordinarias producto de la conversión.
- (xv) Transparencia de la Oferta Pública: En todo momento la oferta pública a realizarse deberá seguir, implementar y respetar los principios, derechos, obligaciones, deberes y reglas que establece el Decreto N° 677/01, Régimen de Transparencia de la Oferta Pública.
- (xvi) Opción de Equiparar Oferta de Compra: En el caso que el Estado Nacional decida proceder a transferir las acciones preferidas otorgará a los tenedores de las acciones Clase A, B y C de AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A.. La opción de adquirir las acciones a como mínimo igual valor de la oferta recibida. En los casos de que los citados accionistas no hagan uso de la opción o que no exista acuerdo en el valor de las acciones el Estado Nacional considerará rechazada la opción otorgada y continuará libremente con el proceso de transferencia inicial.