

Informe de Auditoría

Actuación AGN N° 60/10

**Verificar el cumplimiento de las obligaciones del Concesionario London Supply
y la gestión de control ejercida por el ORSNA**

Auditoría de Gestión

**Gerencia de Control de Entes Reguladores y Empresas Prestadoras de Servicios
Públicos
Departamento de Control del Sector Infraestructura**

2012

Índice

INFORME DE AUDITORÍA	1
1 OBJETO DE AUDITORÍA:	1
2 ALCANCE DEL EXAMEN:	1
3 ACLARACIONES PREVIAS	4
3.1 EL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS	4
3.2 FUNCIONES DEL ORSNA	5
3.3 AEROPUERTOS CONCESIONADOS POR LONDON SUPPLY	8
3.3.1 AEROPUERTO INTERNACIONAL DE USHUAIA	8
3.3.2. AEROPUERTO INTERNACIONAL EL CALAFATE	9
3.3.3. AEROPUERTO INTERNACIONAL DE TRELEW	10
3.4 DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA	12
3.5 REGULACIÓN DE LA ACTIVIDAD QUE SE DESARROLLA EN LOS AEROPUERTOS DEL SNA	16
A) SERVICIO DE PREVENCIÓN, COMBATE Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS	16
B) PELIGRO AVIARIO	19
C) CERCOS Y CAMINOS PERIMETRALES	20
D) ACCESIBILIDAD PARA PERSONAS CON CAPACIDADES REDUCIDAS	21
E) SANIDAD AEROPORTUARIA	22
F) PLANES DE NEUTRALIZACIÓN	23
3.6 CENIZAS. LIMPIEZA DE LOS AEROPUERTOS AFECTADOS POR UNA ERUPCIÓN VOLCÁNICA	25
3.7 SEGUROS Y GARANTÍAS	26
LAS COPIAS RECIBIDAS SON:	28
3.8 SISTEMA DE GESTIÓN AEROPORTUARIA – INSPECCIONES	28
INSPECCIONES DEL ORSNA A LOS AEROPUERTOS CONCESIONADOS	28
3.9 SANCIONES	30
4 COMENTARIOS Y OBSERVACIONES:	31
5 COMUNICACIÓN DEL PROYECTO DE INFORME	64
6 RECOMENDACIONES	64
7 CONCLUSIONES	67
8 LUGAR Y FECHA DE EMISIÓN DEL INFORME:	69
9 FIRMA:	69
ANEXO I- ALCANCE Y PROCEDIMIENTOS DE AUDITORIA	70
ANEXO II – DESCARGO DEL ORGANISMO	73
ANEXO III - ANÁLISIS DEL DESCARGO	87

INFORME DE AUDITORÍA

Al Sr. Presidente del
Organismo Regulador del
Sistema Nacional de Aeropuertos
Dr. Manuel Horacio Baladrón
Ciudad Autónoma de Buenos Aires

En uso de las facultades conferidas por el artículo 118 de la Ley N° 24.156 la AUDITORÍA GENERAL DE LA NACIÓN procedió a efectuar un examen en el ámbito del Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA), con el objeto que se detalla en el apartado 1.

1 OBJETO DE AUDITORÍA:

Verificar el cumplimiento de las obligaciones por parte del concesionario London Supply S.A. y la gestión del ORSNA en el control de las mismas.

London Supply S.A. es el concesionario del Aeropuerto Internacional de Ushuaia “Malvinas Argentinas” (Provincia de Tierra del Fuego), del Aeropuerto Internacional El Calafate “Armando Tola” (Provincia de Santa Cruz) y del Aeropuerto Internacional “Almirante Marcos A. Zar”, Trelew (Provincia del Chubut).

Período auditado: la auditoría abarca el período 2007-2010 debiendo aclararse que por tratarse de tres concesiones con plazos y obligaciones diferentes, el período auditado no es aplicable estrictamente a todos los procedimientos.

2 ALCANCE DEL EXAMEN:

El examen fue realizado de conformidad con las normas de auditoría externa de la Auditoría General de la Nación, aprobadas por la Resolución N° 145/93, dictadas en virtud de

las facultades conferidas por el artículo 119, inciso b) de la Ley N° 24.156, habiéndose practicado los procedimientos que se exponen a continuación:

- Análisis Documental:
 - De la información proporcionada por el Organismo, en cumplimiento de la solicitud de información efectuada¹.

Del marco normativo aplicable a los efectos de determinar su congruencia y la eventual existencia de vacíos o conflictos normativos, con el alcance y procedimientos que se detalla en Anexo I.

- De los Contratos de Concesión y los Pliegos de Bases y Condiciones de los tres Aeropuertos Concesionados a London Supply, detallando la situación de los Aeropuertos Administrados por el Concesionario, a fin de determinar la adecuada elaboración de la información, así como la presentación y actualización de los Planes de Prevención de Peligro Aviario y Fauna, los Planes de Neutralización de Emergencias y Plan de Evacuación, Planes de Seguridad del Explotador y el Cuadro de Protección Contra Incendios.
- De las Resoluciones ORSNA correspondientes al período auditado.
- Triangulación de la información (validación de la información entregada por el auditado)
- Revisión de la estructura orgánica, misiones y funciones asignadas, gestión operativa, registros utilizados y análisis de la normativa aplicable.
- Verificación de las Inspecciones realizadas por el ORSNA durante el período auditado.

¹ Nota N° 95/10-RCSER del 03/08/10.

- Relevamiento de la totalidad de las pólizas de seguros obligatorias con que debe contar el Concesionario, con el objeto de verificar el cumplimiento de los Contratos de Concesión y los Pliegos de Licitación.

- Relevamiento de información a partir de antecedentes obtenidos y publicaciones, algunas de las cuales surgen de la página Web del Ente.

- Entrevistas realizadas con el ex Presidente del ORSNA y con los responsables de la Gerencia de Planificación Federal y Seguridad Aeroportuaria, Coordinador General y Relaciones Institucionales, Gerencia de Asuntos Jurídicos, Gerencia de Ejecución y Control de la Infraestructura Aeroportuaria, Gerencia de Regulación Económico y Financiera y Control de Calidad y la UAI del Organismo.

- Relevamientos realizados por el grupo de auditoría según el siguiente cronograma²:

- ✓ Aeropuerto Internacional de Ushuaia “Malvinas Argentinas” (Provincia de Tierra del Fuego) del 27 al 29 de junio de 2011.
- ✓ Aeropuerto Internacional El Calafate “Armando Tola” (Provincia de Santa Cruz) del 11 al 13 de julio de 2011.
- ✓ Aeropuerto Internacional “Almirante Marcos Zar”, Trelew, (Provincia del Chubut) del 24 al 26 de agosto de 2011.

Del examen efectuado en cada Aeropuerto se elaboraron los correspondientes reportes de campo.

El alcance del presente examen se circunscribe a los aspectos de explotación aeroportuaria en las materias de injerencia del ORSNA, toda vez que las Concesiones en análisis fueron otorgadas por Autoridades Locales (provinciales o municipales) las cuales revisten el carácter de Autoridades de Aplicación del Contrato.

El cierre de las tareas de campo se produjo en agosto de 2011.

² El cronograma de relevamientos sufrió sucesivas reprogramaciones debido a la frecuente cancelación de los vuelos

3 ACLARACIONES PREVIAS

3.1 El Sistema Nacional de Aeropuertos

En el marco de la reforma de la Política Aeronáutica se dictó el Decreto N° 375/97³ por el cual se dispuso la creación del Sistema Nacional de Aeropuertos (SNA) y del ORSNA.

Inicialmente el SNA se conformó por 53 aeropuertos previéndose la incorporación de otros con independencia de quienes sean los titulares de su propiedad y/o explotación. Los Aeropuertos de Ushuaia y Trelew están taxativamente incluidos en el Decreto N° 375/97, en tanto que el Aeropuerto Internacional de El Calafate fue incorporado al SNA por Decreto N° 1051/00 (B.O. 16.11.2000)⁴.

El Decreto N° 375/97 establece en sus considerandos que el funcionamiento de los aeródromos y aeropuertos destinados a la navegación aérea internacional o interprovincial y los servicios aéreos conectados con ésta se integran de manera indisoluble e imprescindible al concepto de circulación aérea, tal como ésta se encuentra determinada por el Código Aeronáutico vigente (Ley 17.285)⁵.

Siguiendo este concepto el art. 14 del citado decreto encomienda al Organismo Regulador del SNA, entre otros objetivos: Asegurar la igualdad, el libre acceso y la no discriminación en el uso de los servicios e instalaciones aeroportuarias; Asegurar que el funcionamiento de los aeropuertos sea compatible con el normal desarrollo de la vida de la comunidad y con la protección del medio ambiente; Propender a la obtención de la infraestructura aeroportuaria adecuada para satisfacer las necesidades de la actividad aeronáutica y asegurar su eficiente explotación; Fiscalizar la realización de las inversiones

3 Ratificado por Decreto de Necesidad y Urgencia N° 842/97 (27/08/97).

4 El Aeropuerto de El Calafate sustituye el aeródromo Lago Argentino (incluido en el Decreto 375/97), que fue desafectado definitivamente por Decreto de la Provincia de Santa Cruz N° 1403/00.

5 En este orden el artículo 197 del Código Aeronáutico (Ley 17.285) dispone que es materia de legislación nacional lo concerniente a la regulación de la circulación aérea en general, especialmente el funcionamiento de aeródromos destinados a la navegación aérea, internacional o interprovincial y los servicios aéreos conectados con éstos.

aeroportuarias necesarias para alcanzar adecuados niveles de infraestructura que permitan satisfacer los futuros requerimientos de la demanda de tráfico aéreo; velar por la operación confiable de los servicios e instalaciones aeroportuarias de acuerdo a las normas nacionales e internacionales aplicables, controlando que la actividad aeroportuaria en el ámbito del SNA se ajuste a los mismos.

Por su parte, la Organización de Aviación Civil -creada por el Convenio de Chicago de 1944 del cual la Argentina es signatario⁶- dicta normas y métodos recomendados a los países miembros para alcanzar el más alto grado de seguridad y eficacia relativas a la aviación civil y comercial. En su mayoría, las especificaciones consisten en intensificar la seguridad de la aviación, incluyendo las actividades no operacionales.

Por Decreto N° 239/2007⁷ se creó en el ámbito de la Secretaría de Transporte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), quien será la Autoridad Aeronáutica Nacional y ejercerá como organismo descentralizado, las funciones y competencias establecidas en el Código Aeronáutico (Ley N° 17.285), en la Ley N° 19.030 de Política Aérea; en los Tratados y Acuerdos Internacionales, leyes, decretos y disposiciones que regulan la aeronáutica civil en la República Argentina, disponiéndose asimismo la elaboración del Programa General de Transferencia, aprobado posteriormente mediante el Decreto N° 1770/07.

3.2 Funciones del ORSNA

Actualmente, el citado organismo se encuentra en jurisdicción de la Secretaría de Transporte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios y es un Ente autárquico con plena capacidad jurídica para actuar en ámbitos de derecho público y privado.

Conforme señala el Decreto N° 375/97 corresponde al ORSNA:

6 El Convenio de Chicago del 7 de diciembre de 1944 fue ratificado por Ley 13.981.

7 Declarado válido por Resoluciones de la Cámara de Diputados y de Senadores S/N 53/2007 (19/12/07) y 333/2008 (22/10/08), respectivamente.

- Establecer normas, sistemas y procedimientos técnicos para administrar, operar, conservar y mantener los aeropuertos del SNA y controlar que los mismos se cumplan. (Art. 17 inc. 1).
- Establecer en coordinación con la Fuerza Aérea Argentina, criterios para el desarrollo por parte del concesionario y/o administrador del aeropuerto de Manuales de Seguridad y Operación Aeroportuaria, Planes de Emergencias Aeroportuarias y Programas de Mantenimiento Mayor y Conservación Rutinaria y controlar su cumplimiento. En estos casos cuando lo considere necesario, dará intervención al concesionario o administrador del aeropuerto y/o a otros sujetos interesados. (Art. 17 inc. 2).
- Determinar los riesgos asegurables que necesariamente debe cubrir el concesionario y/o administrador de los aeropuertos, incluyendo la cobertura de responsabilidad civil, así como los montos mínimos a ser asegurados. (Art. 17 inc. 8).
- Coordinar con la Fuerza Aérea Argentina, los organismos y dependencias gubernamentales con atribuciones y/o vinculación directa o indirecta con la actividad aeroportuaria y otros sujetos interesados, la formulación de planes y programas de infraestructura aeroportuaria integrantes del SNA, sin alterar y/o afectar los derechos conferidos contractualmente al concesionario aeroportuario (Art. 17 inc. 10).
- Hacer cumplir el presente decreto y sus disposiciones complementarias en el ámbito de su competencia, supervisando el cumplimiento de las obligaciones y prestación de los servicios por parte del concesionario y/o administrador aeroportuario. En los casos de concesiones, fiscalizará, controlará y aprobará la realización de las obras e inversiones que se hubieren previsto (Art. 17 inc. 14).
- Autorizar la realización de toda obra que, con carácter de reparación de emergencia, deba efectuarse en los aeropuertos y disponer la suspensión de la construcción de obras no autorizadas y/o remoción de las ya realizadas (Art. 17 inc. 18).
- Realizar la evaluación técnica de las obras de mantenimiento o de mejoras a ejecutar por los concesionarios o administradores de los aeropuertos, pudiendo requerir si lo considera necesario, la asistencia técnica de la Fuerza Aérea Argentina. (Art. 17 inc. 19).

- Verificar el cumplimiento de las obligaciones a cargo del concesionario o del administrador de aeropuertos. El Organismo Regulador estará autorizado a requerirles los documentos e informaciones necesarios para verificar el cumplimiento de sus obligaciones y a realizar las inspecciones a tal fin, con adecuado resguardo de la confidencialidad de la información. (Art. 17 inc. 23).
- En general, realizar todo otro acto que sea necesario para el mejor cumplimiento de sus funciones y de los fines de este decreto y de sus normas complementarias, así como asumir las funciones que le sean asignadas en el futuro. (Art. 17 inc. 36).

Respecto de la injerencia del ORSNA en el control de las obligaciones que surgen de los respectivos Contratos de Concesión, el Organismo manifiesta⁸ que: *En los Contratos de Concesión suscriptos entre cada una de las Autoridades Locales en calidad de Concedente y London Supply como Concesionario, se prevé que el ORSNA tendrá la competencia que en materia nacional surge del Decreto N° 375/97, revistiendo la Autoridad Local las potestades de Autoridad de Aplicación del mismo, debiendo velar por el correcto cumplimiento de los compromisos asumidos por el Concesionario.*

Conforme surge de los términos de los Contratos suscriptos, el seguimiento y verificación del cumplimiento de las obligaciones puestas en cabeza del Concesionario es responsabilidad de las Autoridades Locales, contando incluso con la potestad sancionatoria necesaria para accionar en los casos que entienda necesario.

Cabe mencionar que el ORSNA excedería sus competencias en el caso de actuar en forma directa sobre el Concesionario, ello en razón de que la relación contractual se entabló entre las partes que han suscripto el Contrato de Concesión, esto es la Autoridad Local competente en cada caso y London Supply, no teniendo este Organismo Regulador competencia para controlar el cumplimiento de dicho contrato...

8 Mediante Nota ORSNA N° 781-10 del 13/09/2010.

3.3 Aeropuertos concesionados por London Supply

Los tres Aeropuertos concesionados a London Supply son:

3.3.1 Aeropuerto Internacional de Ushuaia

El predio perteneciente a la jurisdicción del aeropuerto tiene una superficie de aproximadamente 200 hectáreas y está ubicado en la parte sur de la península de Ushuaia, distante 4 Km. del centro de la ciudad.

La Terminal de pasajeros de 5.500 m² de superficie posee dos mangas telescópicas para embarque y arribo de pasajeros, dos salones de espera para vuelos nacionales y uno para vuelos internacionales, confitería, restaurante y bares, free shop y sala VIP. Dentro del edificio se prestan los Servicios de Aduanas y Migraciones.

La empresa London Supply S.A. resultó adjudicataria del *Concurso de Proyectos Integrales N° 1/95 Concesión de Obra Terminal Aeropuerto Internacional de Ushuaia*, ratificada por Decreto Provincial N° 2.026/95.

El 9/01/1996 se firmó el Contrato de Concesión de Obra Pública entre la Provincia de Tierra del Fuego, en calidad de Concedente y London Supply S.A., en calidad de Concesionario.

La Concesión, que inicialmente comprendía la construcción y posterior explotación del edificio destinado a la Aeroestación en el nuevo Aeropuerto de la Ciudad de Ushuaia y su estacionamiento, fue posteriormente ampliada mediante Acta de Recomposición Contractual celebrada entre la Provincia y London Supply el 25/06/1999, otorgándose la concesión de: A) Mantenimiento, limpieza y parquización del camino de acceso al Aeropuerto y B) Mantenimiento y limpieza de la pista de aterrizaje y plataforma de estacionamiento de aeronaves.

El mismo instrumento normativo determina que el Concedente (la provincia) asume la exclusiva responsabilidad sobre el combate de peligro aviario.

Asimismo, a través del Acta de Recomposición Contractual celebrada entre los mismos signatarios el 27/12/2006, se acordó que los servicios médicos de atención de urgencias y primeros auxilios continuarán prestándose por la Provincia asumiendo el Concesionario la obligación de proveer una ambulancia.

El plazo de concesión se fijó inicialmente en 20 años y el plazo para la ejecución de la obra en 10 meses, ambos contados a partir del primer día de la vigencia del Contrato por el cual la Provincia encomienda a la Contratista ejecutar la *Concesión de Obra Terminal Aeropuerto Internacional Ushuaia* bajo indicaciones, órdenes y supervisión técnica de la Provincia. El plazo de concesión fue prorrogado hasta el 15/01/2027 por el Acta de Recomposición Contractual del 27/12/2006.

Cabe aclarar que junto al Administrador del Aeropuerto (designado por London Supply al igual que en los restantes aeropuertos analizados), la Provincia ha designado para esa terminal un Director⁹ quien, en la práctica, cogestiona con el primero.

3.3.2. Aeropuerto Internacional El Calafate

Situado a 18 Km. al este de El Calafate, el aeropuerto fue inaugurado en noviembre de 2000 y reemplaza al aeropuerto de Lago Argentino que fue desafectado. La terminal de pasajeros tiene características similares a las del aeropuerto de Ushuaia, un diseño en el que abunda la piedra y el aluminio, adecuado para las particularidades climáticas de la zona y cuenta con todos los servicios y comodidades, bar, negocios, sector VIP y estacionamiento. Ocupa una superficie de 14.700 m² y dispone de una pista de aterrizaje de 2.500 m de largo por 45 m de ancho.

London Supply S.A. resultó adjudicataria de la Licitación Pública N° 01/CEYS/99 destinada a la Concesión de Obra Pública para la Construcción, Mantenimiento, Administración y Explotación Comercial.

⁹ Director Provincial A.I.U.M.A. (Aeropuerto Internacional de Ushuaia Malvinas Argentinas), designado por el Ministerio de Gobierno, Coordinación General y Justicia de la Provincia de Tierra del Fuego, mediante la Resolución N° 251 del 25/06/2009.

El 9/08/1999 se firmó el Contrato de Concesión de Obra Pública entre el Poder Ejecutivo Provincial (Ministerio de Economía de la Provincia de Santa Cruz), en calidad de Concedente y London Supply S.A. en calidad de Concesionario. El 30/08/1999 el Gobernador de la Provincia ratificó el Contrato de Concesión suscripto mediante el Decreto Provincial N° 1332.

Los servicios comprendidos en la Concesión son: 1) Explotación terminal aeroportuaria; 2) Explotación de locales comerciales y oficinas; 3) Explotación playa de estacionamiento; 4) Explotación espacio de publicidad; 5) Sistema de tránsito interno y asistencia al pasajero; 6) Sistema de uso de pista de aterrizaje y plataforma de estacionamiento de aeronaves; 7) Sistema de limpieza general del aeropuerto; 8) Sistema de limpieza de pista; 9) Mantenimiento general de instalaciones fijas y móviles; 10) Explotación por el uso de pasarelas telescópicas; 11) Venta de combustible; 12) Catering; 13) Hangaraje; 14) Tiendas libres de impuesto; 15) Explotación sala VIP; 16) Servicio de Carga; 17) Servicio de Rampa; 18) Explotación de bar y restaurante; 19) Transporte pre y post aéreo. Mientras que la Provincia provee el servicio médico y ambulancia en el predio aeroportuario.

El 26/03/2001 se firmó entre la Provincia y el Concesionario el Acta de inicio del período de explotación, conforme lo previsto en el artículo 24 del Pliego y el Contrato de Concesión respectivo. El plazo de la Concesión se fijó en 25 años a partir de la finalización de las obras.

3.3.3. Aeropuerto Internacional de Trelew

El edificio se desarrolla en dos plantas: en Planta Baja se encuentra: áreas públicas, área comercial, snack bar, oficinas administrativas, sanitarios públicos, sanitarios para discapacitados, control policial de la PSA, sala de preembarque, sector de arribos y retiro de equipajes, sala VIP. En Planta Alta se encuentra: restaurante y sanitarios.

Concesionado a través de Licitación Pública Nacional e Internacional N° 01/08, el Pliego de Bases y Condiciones¹⁰ fue aprobado por Ordenanza N° 10.390 de la Municipalidad de Trelew el 1/04/2008 y por Resolución ORSNA N° 47 del 16/08/2007.

El 14/04/2009 se firmó el Contrato de Concesión de Obra Pública para la remodelación, ampliación, administración, funcionamiento y explotación de la Estación de Pasajeros entre la Municipalidad de Trelew en calidad de Concedente y la empresa London Supply S.A. (adjudicataria de la Licitación), en calidad de Concesionario.

La concesión comprende: a) Readequación y remodelación del edificio de la aerostación de pasajeros; b) Ampliación y pavimentación de la playa de estacionamiento vehicular; c) Mejoramiento de los servicios de infraestructura (agua, gas, etc.); d) Calle de acceso entre ruta nacional N° 3 y calles interiores de circulación; e) Calles internas de circulación incluidas en las áreas concesionadas. Asimismo es obligación del Concesionario la prestación del servicio de administración, explotación y funcionamiento de la Estación de Pasajeros como así también la implementación, equipamiento y operación de los servicios médicos dentro del área concesionada. El 11/06/2009 se firmó entre la Municipalidad y el Concesionario el Acta de Toma de Tenencia de las Instalaciones de la Aerostación y la concesión se otorga por el término de 25 años contados a partir de esa fecha.

El Aeropuerto de Trelew pertenece al Estado Nacional en cabeza de la Armada Argentina. La Nación le cedió a la Provincia de Chubut (Resolución Ministerio de Defensa N° 152/70) la administración, explotación comercial y mantenimiento de la Aeroestación. Posteriormente por Convenio del 3/04/1981, el gobierno de la Provincia de Chubut cedió a la Municipalidad el uso, tenencia y explotación del edificio donde funciona la estación de pasajeros. Dicho acuerdo fue ratificado por el Decreto Provincial N° 714 del 14/07/1981 y por Ordenanza Municipal N° 1153 de fecha 10/08/1981. Conforme a ello, y dado que el área

¹⁰ Elaborado para el llamado a Licitación Pública Nacional e Internacional N° 01/08 para la Concesión de la Obra Pública de Remodelación, Ampliación, Administración, Funcionamiento y Explotación de la Estación de Pasajeros del Aeropuerto Internacional “Almirante Zar”.

operativa del Aeropuerto (lado aire) no ha sido entregada en concesión, los servicios de mantenimiento y limpieza de la pista le corresponden a la Armada Argentina.

3.4 Desarrollo de la Infraestructura

Respecto a la ejecución de las obras el Reglamento General de Uso y Funcionamiento de Aeropuertos del SNA establece: *Para los casos no previstos en alguna regulación específica dictada por el ORSNA, el Explotador del aeropuerto deberá confeccionar y elevar al ORSNA, para su aprobación, todo proyecto de obra nueva y/o su modificación, a los efectos de que dicho Organismo controle y supervise el mantenimiento, conservación y actualización de la infraestructura aeroportuaria de los mismos, asegurando que el funcionamiento sea compatible con el normal desarrollo de la vida de la comunidad, con la protección del medio ambiente, brindando servicios e instalaciones aeroportuarias seguras, confiables y eficientes, de acuerdo con las disposiciones Nacionales e Internacionales. Quedan exceptuadas las obras urgentes necesarias para mantener el nivel de operatividad del aeropuerto.*

Las tareas de campo incluyeron el análisis de los expedientes de obras de remodelaciones y/o ampliaciones de los Aeropuertos, que contienen los informes de fiscalización del ORSNA, cuyo desarrollo puede sintetizarse en los siguientes cuadros:

TRELEW	Cod. Inspección	Denominación	Avance	Detalle	Observaciones
	SAVT-090826-PP-26/08/2009	Ampliación de la Terminal Aérea - Edificio lado Tierra-	0%	La obra de referencia se basa en la reestructuración y ampliación del edificio de la terminal aérea. Se prevé la modificación del funcionamiento interno, incluyendo la modificación de los flujos circulatorios. A partir de su culminación se realizarán las operaciones de pre-embarque por planta alta y las de arribo por planta baja. Para tal fin se modificarán núcleos de circulación vertical que incluyen escaleras y ascensor.	Todavía no se iniciaron trabajos específicos
	SAVT-091006-PP-06/10/2009		20%		Ritmo a avanzado de trabajo
	SAVT-100519-PP-19/05/2010		65%	También se realizan obras destinadas a la construcción de nuevas garitas de estacionamiento, vialidades, dársenas y plazoletas del sector.	En fecha de ejecución
	SAVT-100630-PP-30/06/2010	Ampliación de la Terminal Aérea	80%	Se prosigue con la ejecución de obras según proyecto.	Prevé finalización 10 agosto de 2010
	SAVT-100722-PP-22/07/2010		90%		Prevé finalización 12 agosto de 2010
	SAVT-101201-PP-01/12/2010	Verificar estado luego de finalización de la obra	99%	Se detectaron trabajos faltantes en los sectores destinados a oficinas (frente a plataforma), terminaciones menores, etc.	Se detallan una serie de observaciones detectadas durante la inspección realizada el día 01 de Diciembre de 2010 (Total 11)
Comisión AGN 24 al 26 de Agosto de 2011	Ampliación del Aeropuerto, su Infraestructura y estado.	Obra Terminada	Se realizó en forma visual y fotográfica el relevamiento de Obras de Ampliación del Aeropuerto y su Infraestructura, estado final de las mismas y aspectos relacionados con la Seguridad (Se confecciono informe de la comisión realizada)	Obra finalizada en Octubre de 2010 -Según el Acta de Recepción Provisoria firmado por la Autoridad de Aplicación competente.	

1- Secretaría de Obras Públicas de la Municipalidad de Trelew, la obra se encuentra terminada, teniendo el Concesionario 240 días para remediar las deficiencias de obra correspondientes -plazo ya finalizado-

	Cod. Inspección	Denominación	Avance	Detalle	Observaciones	
USHUAIA	SAWH-080813-PP- Ampliación Terminal 13/03/2008	Ampliación y Remodelación Terminal de Pasajeros	20 %	La obra consiste básicamente en la ampliación del edificio de la terminal sobre sus dos laterales (Este y Oeste), la readecuación de servicios y la incorporación de dos escaleras mecánicas y un nuevo ascensor interno. También se prevé un nuevo puente de acceso a aeronaves, con la colocación de nueva marga en forma posterior (sector este)	Clima ¹ – Administrador ²	
	SAWH-080612-PP- Ampliación Terminal 12/06/2008		50 %		—	
	SAWH-080828-PP- Ampliación Terminal 28/08/2008		65 %		Se prevé para noviembre de 2008	
	SAWH-081105-PP- Ampliación Terminal 05/11/2008		70 %		Se prevé para enero 2009	
	SAWH-090327-PP- Ampliación Terminal 27/03/2009		95 %		Se prevé para el 13 Abril 2009,	
	SAWH-090331-PP- Ampliación Terminal 31/03/2009		98 %		Fiscalización de los trabajos vinculados a las Instalaciones Eléctricas .	En ejecución, acta de constatación N° 6250
	SAWH-090521-PA- USH 21/05/2009		98 %		Se realizan trabajos finales de limpieza general y calibración de equipos .	15 Abril 2009 fue la inauguración oficial.
	SAWH-101123-PA- USH 23/11/2010		100 %		La obra destinada a la remodelación y ampliación de la terminal se encuentra concluida en su totalidad, presentando un grado de avance del 100 %, se informa que la totalidad de los sectores de la terminal, tanto en planta baja como en planta alta se encuentran operativos, sin la existencia de obras de ningún tipo.	15 Abril 2009 fue la inauguración oficial.
Comisión AGN 27 al 29 de Junio de 2011	Ampliación del Aeropuerto, su Infraestructura y estado.	Obra Terminada	Se realizó en forma visual y fotográfica el relevamiento de Obras de Ampliación del Aeropuerto y su Infraestructura, estado final de las mismas y aspectos relacionados con la Seguridad (Se confecciono informe de la comisión realizada)	Las obras ya finalizadas e inauguradas se encuentran operativas en su totalidad.		

1. En virtud de las condiciones climáticas adversas, con importantes ráfagas de viento, los trabajos se suspendieron.
2. Se produjeron algunas postergaciones en el inicio de obra debido a las demoras sufridas en los trámites y gestiones de aprobación del proyecto por parte de los respectivos órganos provinciales.

El cumplimiento de los plazos de obra en el aeropuerto de Ushuaia se resume en el siguiente cuadro:

Plazos de OBRA: Ampliación Aeropuerto Internacional de Ushuaia		
Sistema de contratación: Ajuste Alzado		
Fecha de Convenio	27-Dic-2006	✓
Fecha de inicio de obra	17-Set-2007	✓
Plazo de Obra	13 Meses	✓
Finalización prevista s/convenio N° 11687	17-oct-2008	✓
Ampliación de plazo s/MOySP 582/08	61 días corridos	✓
Finalización prevista s/MOySP 582/08	17-dic-08	Demora: 4 meses
Inauguración	15-abr-09	
Datos extraídos del acta de constatación de avance de obra, período Noviembre de 2008, adjuntada a Nota de LS al Orsna del 30 de diciembre de 2008. (Fs. 231 a 237 Exp. Orsna 273/2005)		

Como surge de los cuadros, las obras registraron algunas postergaciones en su inicio debido a las demoras sufridas en la tramitación y gestión de aprobación del proyecto

Durante la ejecución, en virtud de las condiciones climáticas, con importantes ráfagas de viento, los trabajos se suspendieron. En consecuencia, los tiempos de ejecución se extendieron de los 13 meses iniciales a 15 meses con ampliación de plazo por 61 días corridos autorizado por la provincia de Tierra del Fuego. Finalmente, la inauguración oficial se demoró 4 meses respecto de su fecha prevista.

Por último, cabe destacar que la presentación de los planos conforme Obra fue realizada el 01/10/10 (18 meses después de la inauguración del Aeropuerto) a petición del ORSNA por notas de septiembre del mismo año.

En el caso del Aeropuerto de El Calafate, la obra aún en ejecución no tiene fecha cierta de terminación, encontrándose en un avance estimado del 70 %, como se resume en el siguiente cuadro:

	Cod. Inspección	Denominación	Avance	Detalle	Observaciones
CALAFATE	JF010810 18/08/2010	Verificar los avances de obra de Remodelación y Ampliación	30%	La ampliación consistirá, fundamentalmente, en la extensión del edificio hacia los dos laterales, en forma paralela a la plataforma de aviación. De esa manera se construirá un nuevo sector de salidas ampliando fuertemente los mostradores de check-in. Y un nuevo sector de arribos, con nuevas y más grandes cintas para equipajes. La remodelación consiste en una obra mixta de hormigón armado y estructura metálica.	Sin fecha de terminación
	S AWC 100916 ME 16/09/2010	Ampliación y Remodelación del Aeropuerto Internacional	35%		Sin fecha de terminación
	Comisión AGN 11 al 13 de Julio de 2011	Ampliación del Aeropuerto, su Infraestructura y estado.	Se estima un avance del 70%	Se realizó en forma visual y fotográfica el relevamiento de Obras de Ampliación del Aeropuerto y su Infraestructura, grado de avance y aspectos relacionados con la Seguridad (Se confecciono informe de la comisión realizada)	Las obras continúan a buen ritmo previéndose la inauguración del sector Oeste para Octubre de 2011 y posteriormente el sector Este.

Nota: Datos de los informes de fiscalización arriba detallados: Fecha de inicio de obra: 15/01/2010. Fecha de terminación: indeterminada

3.5 Regulación de la actividad que se desarrolla en los aeropuertos del SNA

Dicha regulación está plasmada en el Reglamento General de Uso y Funcionamiento de Aeropuertos del SNA (en adelante ReGUFA) aprobado mediante la Resolución ORSNA N° 96/01 del 31/07/2001. Es de aplicación a toda persona física o jurídica, pública o privada, que ingrese al aeropuerto y/o haga uso de las instalaciones aeroportuarias, de los servicios brindados dentro del aeropuerto o que tenga cualquier tipo de relación directa o indirecta con la actividad aeroportuaria aeronáutica o no aeronáutica. El ámbito de aplicación se extiende a todos los aeropuertos que integren el SNA.

A) Servicio de prevención, combate y extinción de incendios

La Res. ORSNA N° 58 del 11/12/2006 detalla, entre otros aspectos, los requisitos que deben satisfacer las instalaciones aeroportuarias en materia de seguridad contra incendios, tanto en los aspectos preventivos como activos para asistir a siniestros en el ámbito mencionado.

El numeral 2.5 de la citada resolución estipula que para llevar adelante la adecuación de las instalaciones los Explotadores deberán presentar los respectivos proyectos al ORSNA para su aprobación o, formulación de observaciones. Previo a su aprobación definitiva, será remitido a la autoridad aeronáutica para su intervención.

La Resolución ORSNA N° 58/06 establece, entre otros:

a) Previsiones de la norma respecto del estacionamiento:

- Cuando la aerostación disponga de playas de estacionamiento público al aire libre *...las mismas deberán poseer un servicio de agua contra incendio, en todos los casos que superen los 1.000 m²... (Punto 3.3.8)*

b) Respecto de las Plataformas:

- El punto 3.3.14 norma que *...deberá poseer en todos los casos un servicio de agua contra incendio, consistente en postes hidráulicos para autobombas, que se instalarán en diámetros compatibles con las unidades del servicio de extinción de incendios del Aeropuerto, con una distancia máxima de 100 metros entre cada uno de ellos, pudiendo el ORSNA disponer otros parámetros, conforme a las variables de infraestructura de cada Aeropuerto. Tendrán en el mismo poste, dos expulsiones para el conexionado de mangueras de incendio.*

c) Respecto de los sistemas de prevención:

- En el 3.3.12 establece que *...cuando el edificio conste de piso bajo y más de 2 pisos altos o tenga una superficie de piso que sumada exceda los 900 m², contará con avisadores manuales y detectores automáticos de incendio¹¹.*

¹¹ Los sistemas de detección de incendio tienen como objetivo, a diferencia de los de intrusión, salvar vidas antes que la protección de bienes. Un sistema de detección de incendio consiste básicamente en los elementos detectores del incendio que son, el control del sistema (panel de control), y los elementos que transmiten la alarma (sirenas acústicas, avisadores luminosos, marcadores telefónicos, etc.). Los detectores de incendio que se utilizan actualmente son detectores de humo del tipo fotoeléctrico, aunque también existen detectores de temperatura, avisadores manuales de incendio, etc., de modo que las personas puedan dar aviso voluntario en caso de detectar un incendio incipiente que no ha sido informado por los detectores automáticos.

d) En cuanto a los hangares:

- En 2.2 se establece *Proporcionar a los Explotadores de los aeropuertos del SNA, la Normativa que proporcione el conjunto de condiciones de situación, construcción y extinción relativas a la protección contra incendio, que deban aplicarse en todos los edificios situados dentro del predio aeroportuario, tales como terminales de pasajeros, hangares, terminales de carga y demás instalaciones vinculadas con la actividad aeroportuaria...*
- El punto 2.5.1 prevé que *Para los proyectos de instalaciones contra incendios de los edificios situados dentro del predio Aeroportuario, tales como terminales de pasajeros, hangares, terminales de carga y demás instalaciones vinculadas con la actividad aeroportuaria, en estado de construcción o aquellos que se encuentren en estado de excavación y/o preparación de fundaciones, se otorga un plazo de 120 días a partir de la fecha de la promulgación, para adaptar los respectivos proyectos a la presente documentación y se remitan al ORSNA para su aprobación. Si el ORSNA efectuara observaciones al proyecto, los Explotadores de los Aeropuertos, deberán presentar un nuevo proyecto que contenga las adecuaciones correspondientes en un plazo de Treinta (30) días.*

e) Respecto a la Torre de Control:

- *La Torre de Control deberá contar en todos los casos con avisadores manuales y detectores de incendio, que se instalarán en todas las plantas involucradas en el mismo complejo edilicio del sector operativo de la Torre. Deberá establecerse una señal punto a punto entre la Torre y el Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios del Aeropuerto (3.3.13). Asimismo, ...deberá existir además de la escalera propia del edificio, una escalera externa tipo gato o marinera, que conecte el sector operativo con el nivel de escape al exterior.(3.2.21)*

Por su parte, el ReGUFA, en el Capítulo 12 *Emergencias o accidentes aéreos inc.13 Tareas a cumplir por el Explotador del Aeropuerto* estipula que corresponde al Explotador

prestar en el área de responsabilidad el servicio de prevención, combate y extinción de incendio, remoción de escombros y servicio médico. Fuera de esa área le corresponde facilitar la prestación de dichos servicios cuando la situación lo imponga o le sean requeridos.

B) Peligro aviario

Se denomina Peligro Aviario al riesgo de incidentes con aves (impacto e ingestión) en las operaciones de aeronaves. Este se ve agravado con el uso de los reactores y de las mayores velocidades de los aviones.

Entre las causales de riesgo se encuentra el uso del suelo y tipo de hábitat, siendo las claves para determinar la presencia de aves. Así, la agricultura genera riesgos potenciales por ser un polo de atracción para las aves, además de otras prácticas de uso del suelo como depósitos de basura, agua y determinado tipo de vegetación.

El Capítulo 3 del ReGUFA, que incorpora el peligro aviario, dispone que *los Jefes de aeropuertos y/o Explotadores de los aeropuertos, deberán adoptar todas las medidas preventivas necesarias, a los fines de controlar aquellas actividades que sean polos de atracción de las aves o que incrementen su presencia, a los efectos de evitar o minimizar las posibilidades de que el peligro aviario atente contra el normal desarrollo y seguridad de las operaciones aéreas.*

La Resol. ORSNA N° 85/02 establece la manera en que se ejecutarán las tareas de prevención del peligro aviario, resolviendo que en los aeropuertos concesionados la responsabilidad de las tareas de prevención del peligro aviario es del *Administrador del Aeropuerto*, en coordinación con el Jefe de Aeropuerto, quien como Autoridad Aeronáutica, fiscalizará el cumplimiento del Plan de Prevención del Peligro Aviario.

El 21/05/2007 la Disposición CRA (Comando Regiones Aéreas) N° 37/07 aprueba la Directiva CRA N° 01/07 *Control de Peligro Aviario y Fauna*, que actualiza la normativa a fin de incrementar la eficacia del sistema de control de la fauna en los aeródromos, mejorando los niveles de la seguridad operacional, perfeccionando la regularidad y eficiencia de la operación de las aeronaves en los aeródromos de la República Argentina, merced al cumplimiento de las

responsabilidades de la Autoridad Aeronáutica con relación a la minimización y disminución del riesgo de impacto o ingestión de aves y/o fauna por las aeronaves.

Dispone asimismo, que el Administrador de Aeropuerto deberá elaborar el programa de prevención de peligro aviario y fauna con las medidas pasivas y activas, sobre la base del estudio aeronáutico y de la evaluación biológica de la población aviaria y fauna, realizada bajo su responsabilidad, el asesoramiento del Comité Aeroportuario y de los especialistas, que presentará para su aprobación a las autoridades competentes. A los fines de la aplicación de las metodologías de control de la fauna, las mismas deberán estar sujetas a lo establecido en la Resolución N° 108/06 de la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable y de aquellas que la modifiquen.

No obstante lo expuesto, en el caso particular del aeropuerto de Ushuaia, y de acuerdo a lo previsto en el Acta de Recomposición Contractual celebrada entre las partes el 25/06/1999 y ratificada por Decreto Provincial 1035/99, *el Concedente (la Provincia) asume la exclusiva responsabilidad sobre el combate de peligro aviario* (Artículo 6, Apartado C, Inciso 6).

Por otro lado, en el caso de Trelew, el Jefe del Aeropuerto nos informa que, debido a que el Área operativa del Aeropuerto (lado aire) no ha sido entregada en Concesión, la responsabilidad sobre el control del Peligro Aviario le corresponde a la ANAC.

C) Cercos y caminos perimetrales

El Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria (PNSA) fue aprobado por Resolución del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea Argentina N° 383 del 12/06/2001. El PNSA (en su Capítulo VII, *Controles de Seguridad para las Personas y los Objetos que van a bordo de las Aeronaves-* Punto L. *Medidas Relacionadas con el Diseño de los Aeropuertos* Numeral 2.16) establece una serie de obligaciones respecto a las características que debe reunir el perímetro del aeropuerto, previendo un cerco de seguridad del tipo olímpico, postes de hormigón de 2 metros de altura, más uno con remate inclinado de 0,4 metros y compuesto por 3 hilos de alambres de púa colocado en posición a la posible intrusión; el espesor de la malla no será inferior a 3 mm., de dibujo rómbico.

Asimismo, el alambrado perimetral deberá tener hacia ambos lados una superficie de 3 metros despejada, libre de vegetación y apartado de obstáculos, (Numeral 2,27) una calle paralela al alambrado perimetral, a no más de 5 metros del mismo, por la que puedan patricular vehículos. Esta calle deberá tener la superficie *asfaltada* a efecto de permitir el tránsito los días de lluvia. En los alambrados perimetrales deben colocarse carteles (Numeral 2,30) indicativos de “Zona restringida” a intervalos de 50 metros y legibles a 20 metros.

Este Programa se mantuvo vigente hasta la sanción de la Disposición N° 74 del 10/02/2010 de la Policía de Seguridad Aeroportuaria (PSA) que aprueba el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil de la República Argentina (PNSAC) derogando el anterior. Sin embargo, por encontrarse reservados los Anexos del nuevo Programa, no es posible verificar en el mismo, el detalle de infraestructura, materiales y medidas en cuanto a cercos, alambrados, caminos y zona libre. Con lo cual en el relevamiento realizado como parte de los procedimientos de la presente auditoría a los Aeropuertos de Ushuaia, El Calafate y Trelew se revisaron los cercos y caminos perimetrales basándose en la anterior reglamentación.

D) Accesibilidad para personas con capacidades reducidas

1. El ReGUFA en el numeral 3.16 *Tratamiento de personas con capacidad reducida* prevé que el Explotador del aeropuerto deberá adoptar las medidas necesarias para que los edificios, vehículos e instalaciones construidas en el predio aeroportuario, faciliten el transporte, la comunicación y el acceso para las personas con capacidad reducida en estricto cumplimiento con la normativa vigente en la materia (conf. art. 75 inc.23 de la Constitución Nacional) esto es, las Leyes 22.431 y 24.314 y el Decreto N° 914/97 que reglamenta los artículos 20, 21 y 22 de esta última, todo lo cual sintetiza un sistema de protección integral de personas con capacidades diferentes.

2. El Decreto N° 914/97 publicado en el Boletín Oficial el 18/09/1997 indica las medidas mínimas que deben tener las instalaciones públicas o privadas para uso y/o desplazamiento de discapacitados, las medidas que deben observar los estacionamientos, la

cantidad de lugares que se deben reservar¹² y su ubicación, circulaciones, pasillos, baños, ascensores, rampas, pasamanos, medidas alternativas de elevación, locales sanitarios, sus medidas, al igual que la infraestructura de los medios de transporte, entre ellos el transporte aéreo.

E) Sanidad aeroportuaria

1. El ReGUFA en el numeral 11.1 *Servicios médicos del Aeropuerto* prevé el servicio de atención de urgencia y primeros auxilios a cargo del Explotador para la atención de las personas que se encuentran en el aeropuerto y requieran atención de urgencias y auxilios médicos, distintos de aquellos que están a cargo de la Fuerza Aérea.

2. Por su parte, el Manual de Servicios de Aeropuertos, parte 7, Apéndice 3 de las Normas OACI (Servicios Médicos de Aeropuertos) recomienda la instalación de una sala de primeros auxilios en todos los aeropuertos y según su actividad (número de pasajeros, empleados, distancias a instalaciones médicas adecuadas, etc.) una clínica médica. (ej. en aeropuertos que tengan más de 1.000 empleados).

3. La Disposición CRA N° 50/2007 aprobó la nueva *Regulación para la Prestación de los Servicios de Sanidad Aeronáutica en los Aeropuertos de la República Argentina*.

4. Finalmente, el ORSNA mediante la Resolución N° 18/08, aprobó el Reglamento de Sanidad Aeroportuaria para todo el SNA, definiendo las responsabilidades del explotador/administrador, la categorización de los aeropuertos, el equipamiento mínimo, la difusión del reglamento, etc.

Dicho Reglamento, en su artículo 4°, define a la *Sanidad Aeroportuaria* como a los servicios de atención médica de emergencia y primeros auxilios a prestarse en las terminales aéreas y sus anexos dentro del predio aeroportuario.

¹² A partir de 20 módulos de estacionamiento se dispondrá un módulo de estacionamiento especial cada (50) cincuenta módulos convencionales o fracción (Dec. N° 914/97- Anexo 1- art.21- A.1.7)

5. En el caso del Aeropuerto de Ushuaia, el Concedente y London Supply acordaron¹³ que los servicios médicos de atención de urgencias y primeros auxilios continuarán siendo cumplimentados por la Provincia, en tanto el Concesionario asume la obligación de proveer una ambulancia que reúna las características enunciadas en la mencionada Resolución. (Acta Acuerdo, Cláusula Vigésimo Segunda, apartado a y b).

6. En El Calafate, por tratarse de un servicio excluido de la Concesión, es la Provincia la que provee el servicio médico y ambulancia en el predio aeroportuario.

7. En cambio en el caso de Trelew es obligación del Concesionario la implementación, equipamiento y operación de los servicios médicos dentro del área concesionada.

F) Planes de Neutralización

El ReGUFA en el numeral 5.11 determina que el Explotador del aeropuerto deberá dictar y mantener actualizados los siguientes documentos:

5.11.1 Manual de Funcionamiento de las áreas y servicios bajo su responsabilidad, coordinando con el Jefe de Aeropuerto cuando resulte necesaria su intervención.

5.11.2 Plan de Neutralización de Emergencia y Evacuación del aeropuerto, como plan de seguridad de las áreas de su responsabilidad, el cual será contribuyente con el Plan de Seguridad del Aeropuerto emitido por la Autoridad Aeronáutica.

Asimismo deberá verificar que los Explotadores de aeronaves, Organismos Estatales y/o Empresas que desarrollen actividades en el ámbito del aeropuerto, hayan confeccionado sus Planes de Seguridad, los que serán contribuyentes con el Plan de Seguridad del Aeropuerto, de acuerdo con lo previsto en el presente Reglamento.

¹³ Mediante el Acta de Recomposición Contractual del 27/12/2006.

Igualmente el numeral 9.4 del ReGUFA establece que el Plan de Seguridad del Aeropuerto es el Plan confeccionado por el Jefe del Aeropuerto que contiene las medidas, disposiciones y métodos destinados a prevenir todo acto de interferencia ilícita perpetrado en tierra o en el aire y todo otro acto que ponga o pueda poner en riesgo la seguridad de las personas, aeronaves e instalaciones de los aeropuertos, que presten servicio a la aviación civil internacional (Documento 8973/5 OACI).

Siguiendo este criterio el punto 9.5 estipula el Plan de Seguridad del Explotador del Aeropuerto, el cual contiene las medidas, disposiciones y procedimientos destinados a prevenir la comisión de ilícitos en las áreas de su responsabilidad, de acuerdo con la legislación en vigencia, los presentes criterios y el Plan de Seguridad del Aeropuerto.

El Explotador del aeropuerto es responsable de la confección, actualización, publicación y ejecución de su Plan de Seguridad y del Plan de Neutralización de Emergencia y Evacuación del Aeropuerto, el cual es contribuyente al Plan de Seguridad del aeropuerto.

Bajo el título *Emergencias 'no' relacionadas con aeronaves*, el numeral 13.5 - Responsabilidades del Explotador del aeropuerto- prevé que éste es responsable de capacitar a su personal y poner en práctica el Plan de Neutralización de Emergencias y Evacuación del Aeropuerto (incendio y los derivados de fenómenos meteorológicos extraordinarios que pudieran generar daños), en el área de su responsabilidad, emitiendo las directivas y procedimientos necesarios para atender las situaciones de emergencia, contribuyendo a la máxima seguridad de las personas y bienes. Dicho plan debe ser contribuyente con el Plan de Emergencia del Aeropuerto y el Plan de Seguridad del Aeropuerto y estará sujeto a la aprobación del ORSNA.

Siguiendo ese criterio el artículo 13.6 *Medidas y procedimientos de prevención* dispone que *Corresponde al Explotador del aeropuerto, ordenar y fiscalizar el cumplimiento efectivo de las medidas adoptadas y procedimientos existentes para prevenir situaciones que puedan dar lugar a emergencias no relacionadas con aeronaves de conformidad con las*

características geográficas y meteorológicas del lugar, de emplazamiento del aeropuerto, su infraestructura e instalaciones aeroportuarias.

De igual manera se manifiesta el numeral 13.7 -Cumplimiento de las medidas del Explotador del aeropuerto- estableciendo que “Todas las personas físicas y jurídicas, públicas o privadas que se encuentren en el aeropuerto deben cumplir con las medidas dispuestas por el Explotador del aeropuerto para la prevención y atención de las emergencias previstas en la Parte Pública.

3.6 Cenizas. Limpieza de los Aeropuertos afectados por una erupción volcánica.

Resulta de gran relevancia y no debe desestimarse la complejidad y magnitud de esta tarea. Dependiendo de la amplitud con la que se precipitan las cenizas, el enorme volumen de cenizas por retirar del aeropuerto puede ser asombroso. Se hace necesario retirar las cenizas de la pista del aeropuerto porque no las arrastra fácilmente el viento, y porque debe evitar mantener la fuente contaminante por períodos prolongados. En el Manual sobre nubes de cenizas volcánicas, materiales radiactivos y sustancias químicas tóxicas (Apéndice B del Documento 9691-AN/954 OACI), se presenta un conjunto de procedimientos recomendados para la protección y limpieza del aeropuerto que se basan principalmente en la experiencia adquirida con diversas medidas especiales que han sido aplicadas con éxito por autoridades de aeropuertos durante pasadas erupciones volcánicas¹⁴.

Siguiendo este criterio el ORSNA, mediante la Resolución N° 37 del 22/06/2009, aprueba el *Procedimiento para el Manejo y la Mitigación de los efectos por cenizas volcánicas en los aeropuertos integrantes del SNA*. Los Puntos 7 y 9 del citado Procedimiento establecen que los Explotadores de los Aeródromos/Aeropuertos del SNA deberán presentar,

¹⁴ "El Transporte Aero comercial y el fenómeno meteorológico de la formación de nubes con cenizas volcánicas" Carlos María Vassallo (Abogado de Aerolíneas Argentinas), publicado por el Ministerio de Justicia de la Nación en su página Web.

en un plazo de 10 días hábiles de efectuada la publicación de esa normativa, un Plan de Manejo de Cenizas y las Medidas de Mitigación de los impactos producidos por ellas.

Asimismo el artículo 8 instituye las acciones a efectuar por el Explotador del aeródromo/aeropuerto:

- 1) Será el responsable de la ejecución de las acciones tendientes a mitigar los impactos por acumulación de las cenizas volcánicas, como así también de la distribución, registro y archivo de la información recabada.
- 2) Deberá informar al Jefe del aeropuerto las acciones que se están llevando a cabo, puesto que es de vital importancia para la tripulación de aeronave contar con la situación de pista en la operación de aproximación.
- 3) Deberá impartir cursos pertinentes al personal encargado de las tareas tendientes a la mitigación de las cenizas.
- 4) En todos los casos deberá entregar al Jefe de Aeropuerto y el ORSNA, los resultados de las mencionadas acciones.

3.7 Seguros y Garantías

En virtud del Decreto N° 375/97, Art. 17.8, es función del ORSNA *determinar los riesgos asegurables que necesariamente debe cubrir el Concesionario...incluyendo la cobertura de responsabilidad civil, así como los montos mínimos a ser asegurados*. Por Decisión Administrativa N° 02/02 y N° 702/04 de Jefatura de Gabinete (aprobatorias de las estructuras organizativas del ORSNA) se asignaron a la Gerencia de Análisis Económico y Usuarios (GAEU) y a la Gerencia de Regulación Económica-Financiera y Control de Calidad respectivamente, la responsabilidad primaria centralmente del ORSNA de dicha función.

Solicitadas al Organismo las copias certificadas de las pólizas de seguros que debe contratar el Concesionario, el ORSNA entregó las pólizas que se detallan a continuación para cada uno de los Aeropuertos:

3.7.1. Aeropuerto Internacional de Ushuaia

El artículo 2.18 del Pliego de Licitación determina los riesgos que deben cubrir los seguros que contrate el Concesionario. Asimismo el Anexo II del citado Pliego establece los seguros que debe contratar el Concesionario.

Las copias entregadas por el ORSNA son:

- 3 Pólizas de Responsabilidad Civil de Propietarios y Operadores de Aeropuertos (Pólizas N° 20000007; 20000010 y 1 Póliza sin Número).
- 1 Póliza de Todo Riesgo Operativo (Póliza N° 58.997).
- 1 Póliza de Seguro Técnico de Equipos de Contratista (Póliza N° 20000039).

3.7.2. Aeropuerto Internacional El Calafate

El punto 9 del Pliego de Licitación y la cláusula décima sexta del Contrato de Concesión, determina los seguros a contratar por parte del Concesionario.

Las pólizas entregadas por el ORSNA son:

- 2 Pólizas de Responsabilidad Civil de Propietarios y Operadores de Aeropuertos (Póliza N° 25.337 y 1 Póliza sin número).

3.7.3. Aeropuerto Internacional Trelew

Los seguros que debe contratar el Concesionario, surgen como obligación en el artículo 4.9 del Pliego de Bases y Condiciones.

Las copias recibidas son:

- 2 Pólizas de Responsabilidad Civil de Propietarios y Operadores de Aeropuertos (Póliza N° 25.337 y 1 Póliza sin número).
- 1 Póliza de Responsabilidad Legal de Contratistas hacia Terceros en Aeropuertos (sin número).
- 1 Póliza de Todo Riesgo Construcción (Póliza N° 4.843).

Por otra parte, mediante Nota del 17/11/2010, se solicitó al ORSNA copia certificada de las Garantías, que según los respectivos Pliegos y Contratos, debe contratar el Concesionario: Garantía de Mantenimiento de Oferta, Garantía de Ejecución de Obras, Garantía de Cumplimiento de Contrato y Garantía de Explotación. Al respecto el ORSNA ha manifestado¹⁵ que *...las Garantías que debe contratar London Supply deberán ser solicitadas a la Municipalidad de Trelew y a las Provincias de Santa Cruz y Tierra del Fuego en su carácter de concedentes de cada uno de los aeropuertos administrados por dicho Concesionario.*

3.8 Sistema de Gestión Aeroportuaria – Inspecciones

Inspecciones del ORSNA a los Aeropuertos Concesionados

La Resolución ORSNA N° 62 del 21/12/2007 aprobó el *Manual de Procedimientos de Inspecciones Integrales V2.0*, el cual, en su cláusula 5° (Características Generales del Procedimiento) expresa que: *El proceso de Inspecciones Integrales realizado en los Aeropuertos del SNA, se efectúa de acuerdo a un plan anual acordado y preestablecido, que tiene como finalidad el relevamiento de los temas de la Parte Publica y de la Parte*

¹⁵ Por Nota de la Unidad de Secretaría General N° 52 del 6/12/2010.

Aeronáutica, en lo referente a la responsabilidad del Explotador y a la competencia del Organismo, tendiendo a una mayor satisfacción y seguridad del usuario aeroportuario (...)

La norma recopila los procedimientos que deberá respetar la ejecución de las inspecciones integrales en los Aeropuertos del SNA: Plan Anual de Inspecciones Integrales, operatoria de la programación de las inspecciones mensuales, la búsqueda de un mejor índice de eficiencia, y la información a toda la organización de los datos relevados.

Asimismo el artículo 9.1 dispone sobre la Planificación Anual de las Inspecciones Integrales estableciendo que *Es el compromiso de cada área, aprobado por la Gerencia correspondiente, de realizar una cantidad de inspecciones anuales por aeropuerto del Sistema Nacional de Aeropuertos (SNA), clasificados en grupo A, Dec. 163/98 y resto no incluido en dicho Decreto, que se denomina Grupo B. En el mes de diciembre de cada año, a pedido del Departamento de Inspecciones y Servicios (DIS de GECLA), realizado por medio del SIGESTO, se calculan las inspecciones anuales de cada área a realizar el año próximo en cada aeropuerto.*

Para la determinación de las mismas se realiza en primer lugar un cálculo automático basado en las matrices particulares de cada área, de acuerdo a los temas de su incumbencia...

Las inspecciones nombradas son planificadas por el ORSNA acorde a las necesidades de cada gerencia en materia de control de la Infraestructura Aeroportuaria, debiendo cargar las mismas en la base de datos¹⁶ (SIGESTO), denominando así al *Sistema de Gestión Aeroportuaria* del Organismo que se complementaría con: archivos en los discos rígidos, archivos en la red, archivos que se envían por mail y sistemas informáticos cerrados (sistema de expedientes, sistema de viáticos, etc.).

¹⁶ Una **base de datos** es una colección de información organizada de forma que un programa de ordenador pueda seleccionar rápidamente los fragmentos de datos que necesite. Una base de datos es un sistema de archivos electrónico.

El Módulo Inspecciones del SIGESTO se encuentra compuesto por:

- Planificación Anual de Inspecciones
- Inspecciones Planificadas / programadas
- Ultimas Inspecciones Planificadas / programadas
- Inspecciones por Comisión
- Formulario de Inspección
- Sanidad Aeroportuaria
- Resumen de Situación

Por otro lado, el ORSNA ha establecido separadamente -en archivos Word y Excel- un cronograma anual de inspecciones programadas, elaborados por las gerencias respectivas. Dichos archivos sólo enumeran los temas a inspeccionar (Ambiental, Calidad de Servicio, Obras, Seguridad, etc.) y la cantidad de inspecciones a realizar por año.

3.9 Sanciones

Debe destacarse que por tratarse de Concesiones cuya Autoridad de Aplicación son las Provincias y Municipios donde se sitúan los Aeropuertos, el ORSNA manifiesta¹⁷ que: *(...) este Organismo no tiene competencia para aplicar sanciones a dichas concesiones. Siendo los Estados Concedentes de cada contrato quienes deben contar con dicha documentación.*

En el mismo sentido se había expresado el ORSNA al informar¹⁸ que: *Asimismo se deja resguardada la potestad sancionatoria del ORSNA en todas aquellas cuestiones de su competencia, sin que hasta la fecha se hayan detectado irregularidades que ameriten el ejercicio de dicha prerrogativa.*

¹⁷ A través de la Nota ORSNA N° 781 del 13/09/2010.

¹⁸ Por Nota ORSNA N° 433 del 13/05/2010.

En virtud de lo señalado y respecto de la consulta efectuada por la Auditoría General de la Nación referida a las posibles sanciones aplicadas por este Organismo, corresponde informar que no se han adoptado medidas sancionatorias en lo que hace a la materia de injerencia del ORSNA; no obstante en lo que a cuestiones contractuales se refiere deberá consultarse al Concedente.

4 COMENTARIOS Y OBSERVACIONES:

4.1. Infraestructura

4.1.1. Los expedientes por los que tramitan los proyectos de ampliación y remodelación de los Aeropuertos presentan deficiencias.

En el Expediente ORSNA N° 00338-2009 (proyecto de ampliación y remodelación del Aeropuerto de Trelew) se constató que:

- a) No se encuentra evidencia en el expediente que se haya realizado el estudio de “Impacto Ambiental”, según lo estipulado en el Punto 4.11 del Pliego de Licitación.¹⁹
- b) A la fecha de firma del Acta de Recepción (14/10/2010) no consta documentación que acredite la reubicación o eliminación del surtidor de combustible en plataforma (ver observación 4.2.4.).

Por otra parte, en el Expediente ORSNA N° 00201-07 (proyecto de remodelación de Terminal de Pasajeros del Aeropuerto de El Calafate) se verificó que:

- a) Desde octubre de 2005 hasta agosto de 2010 no se tienen constancias de movimientos en el expediente.

¹⁹ En los proyectos de El Calafate y Ushuaia sí se realizaron.

- b) No consta ninguna documentación relativa al Proyecto ejecutivo como así tampoco la aprobación del ORSNA, CRA ni PSA.
- c) No hay constancias de documentación inherente a las obras a realizar por la Administración General de Vialidad Provincial (AGVP).²⁰
- d) No se registran actuaciones que permitan inferir que las observaciones y/o consideraciones del ORSNA, el CRA y la PSA fueron efectivamente subsanadas.

4.2. Instalaciones contra Incendios.

4.2.1. Las Torres de Control de los Aeropuertos de Ushuaia y Trelew no se ajustan a lo normado en el Cuadro de Protección Contra Incendios.

Con el dictado de la Resolución ORSNA N° 58 del 11/12/2006, se implementa el Reglamento *Cuadro de Protección Contra Incendios* de aplicación en todos los Aeropuertos integrantes del SNA. Dicha instrucción, entre otros aspectos, detalla los requisitos que deben satisfacer las instalaciones aeroportuarias en materia de seguridad contra incendios. Su objeto es proporcionar a los Explotadores de los aeropuertos del SNA, la Normativa que proporcione el conjunto de condiciones de situación, construcción y extinción relativas a la protección contra incendio, *que deban aplicarse en todos los edificios situados dentro del predio aeroportuario, tales como terminales de pasajeros, hangares, torres de control, terminales de carga y demás instalaciones vinculadas con la actividad aeroportuaria.*

Así por ejemplo *La Torre de Control deberá contar en todos los casos con avisadores manuales y detectores de incendio, que se instalarán en todas las plantas*

²⁰ Quien por Acta Acuerdo del 27/07/2006 asume la responsabilidad técnica y económica de la ejecución de las obras de ampliación.

involucradas en el mismo complejo edilicio del sector operativo de la Torre. Deberá establecerse una señal punto a punto entre la Torre y el Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios del Aeropuerto (punto 3.3.13). Asimismo, ...deberá existir además de la escalera propia del edificio, una escalera externa tipo gato o marinera, que conecte el sector operativo con el nivel de escape al exterior. (punto 3.2.21).

Cabe consignar que corresponde a la Autoridad Aeronáutica (ANAC) otorgar el conforme técnico operativo correspondiente a la torre de control, por resultar un edificio que presta servicio al control del tránsito aéreo. No obstante, la Torre de Control está comprendida dentro de las instalaciones aeroportuarias que especifica el Punto 2.2 de la Resolución 58/06, con lo cual debe ajustarse a los requisitos enumerados.

En cuanto a la actividad de control, se ha verificado que de las inspecciones realizadas por el ORSNA no surgen constancias que el Organismo examine las Torre de Control de los Aeródromos en cuestión. La única intervención del ORSNA radica en verificar si poseen escalera tipo gato o marinera.

En consecuencia, con el objetivo de verificar tales requerimientos, en las tareas de relevamiento a los Aeropuertos se constató que:

En el caso de Ushuaia y Trelew, la Torre de Control no responde a varias exigencias del Cuadro de Protección contra Incendios (falta de correcta ubicación de los matafuegos y su señalización, pulsadores de alarma o avisadores manuales, carteles de señalización de emergencias, sensores de humo y fuego).²¹

21 Distinta es la situación en el Aeropuerto de El Calafate, dado que la Torre de Control cumple con la reglamentación y equipamiento previsto en la citada normativa

4.2.2. Los Aeropuertos de Ushuaia, El Calafate y Trelew no cumplen con la normativa vigente en relación a la cartelería y señalización que deben poseer los matafuegos e hidrantes.

Según la Norma IRAM 10005, parte 1 (Colores y señales de seguridad – Colores y señales fundamentales) y 2 (Colores y señales de seguridad – Aplicación de los colores de seguridad en señalizaciones particulares), la ubicación y señalización de los matafuegos e hidrantes deben cumplir ciertos requisitos, los que se grafican seguidamente:

Fig. 1



Fig. 1: Para señalar la ubicación de un matafuego se debe colocar una chapa baliza, tal como lo muestra la figura. Esta es una superficie con franjas inclinadas en 45 ° respecto de la horizontal blancas y rojas de 10 cm. de ancho. La parte superior de la chapa deber estar ubicada a 1,20 a 1,50 metros respecto del nivel de piso.



2



3



4

Fig. 2: Además de la señalización anterior, para que la ubicación del matafuego sea visto desde distancias lejos se debe colocar una señal adicional a una altura de dos o dos metros y medio respecto del nivel de piso.

Fig. 3: Se debe colocar sobre el nicho o hidrante una señal en forma de cuadrado con franjas rojas y blancas a 45° a una altura de dos o dos metros y medio respecto del nivel de piso tal como lo muestra figura. El lado de cada cuadrado debe ser de 0,30 metros.

Fig. 4: También puede utilizarse como opcional.

Durante el relevamiento de las terminales pudo constatarse que la cartelería es deficiente o inexistente. A modo de ejemplo, se compara la señalización en el Aeropuerto de Trelew y la correcta como lo es en el Aeropuerto de Puerto Madryn (no operado por London Supply):



Aeropuerto de Trelew



Aeropuerto de Puerto Madryn

4.2.3. El servicio de provisión de agua contra incendio del Aeropuerto de Trelew se encontraba interrumpido en la fecha en que la AGN realizó el relevamiento de las instalaciones, no habiéndose contratado hasta ese momento los trabajos de reparación de la avería.

En la comisión concretada al Aeropuerto de Trelew los días 24 y 25 de agosto de 2011, el Administrador nos informó que se encontraba suspendido el servicio de agua contra incendio debido a la rotura de un caño maestro ubicado a la altura del primer hidrante de la playa de estacionamiento, muy cerca del tanque de reserva principal, circunstancia que pudo ser constatada durante el relevamiento como lo muestran las siguientes fotografías:



Esta avería trae como consecuencia la falta de alimentación a los hidrantes de la terminal (tanto internos como externos), postes hidráulicos (en plataforma) y postes auxiliares; en definitiva la terminal se encontraba desprotegida frente a un eventual incendio.

Pudo constatarse además, que no se estaban realizando trabajos de reparación de la avería y según se nos informó, no se habían contratado los trabajos de reparación de la misma.

4.2.4. En la plataforma del Aeropuerto de Trelew se encuentra ubicado en forma inconveniente un surtidor de combustible.

La ubicación de este surtidor de combustible de YPF ha generado una serie de reclamos debido a los inconvenientes surgidos de su afectación a las obras de Remodelación y de la instalación y habilitación de la pasarela telescópica:

Nota del Administrador del 14/08/2009 al Jefe de la Base Aeronaval, solicitándole (como propietario del predio donde se encuentra el surtidor) la reubicación del surtidor;

Nota ANAC C.E. 366/09 del 18/11/2009 del Jefe de Aeródromo Trelew al Director Regional Sur (Departamento de Infraestructura de la ANAC) informando sobre la inquietud relacionada al desplazamiento del surtidor de combustible y destacando que para la instalación de la pasarela telescópica, la ubicación actual del mismo constituye un obstáculo;

Nota ANAC N° 006/09 del 30/11/2009 del Director Nacional de Infraestructura y Servicios Aeroportuario al ORSNA adjuntando copia del informe producido por el Jefe del Aeropuerto en relación a los inconvenientes surgidos como consecuencia de la afectación de las obras de Remodelación de la Aeroestación al sector ocupado por la planta de combustible;

Nota ANAC Ref.: Exp. N° 2647485 del 04/12/2009 del Director Regional Sur al Director Nacional de Infraestructura y Servicios Aeronáuticos informando que el emplazamiento de una manga de embarque en cercanías del surtidor de combustible, constituirá un potencial riesgo para las operaciones en plataforma y además se verá restringido el radio de giro para aeronaves de gran porte;

Memo ORSNA de GPFySA N° 023/10 del 28/01/2010 a GEyCIA -emitiendo opinión favorable sobre la reubicación del mencionado surtidor, entre otras observaciones.

Asimismo se mencionan a continuación los Informes de Fiscalización del ORSNA, en donde se destaca la problemática en cuestión:

Informe de Fiscalización de Obra SAVT-100630-PP del 30/06/2010 ...*No se han realizado todavía ningún tipo de trabajos destinados a reubicar el surtidor de combustible para aeronaves localizado en el margen de plataforma, lindero a la mencionada manga (hecho que penaliza momentáneamente la utilización de la misma);*

Informe de Fiscalización de Obra SAVT-100722-PP del 22/07/2010: ídem que el anterior.

Por último, del relevamiento efectuado por el equipo de auditoria, pudo verificarse y confirmarse la inadecuada ubicación del surtidor en plataforma, próximo a la manga telescópica de embarque de pasajeros. Las siguientes fotografías ilustran el potencial riesgo puesto de manifiesto en las notas mencionadas precedentemente:



4.2.5. El predio del estacionamiento de los Aeropuertos de Ushuaia y El Calafate no poseen servicio contra incendio, infringiendo el numeral 3.3.8 del Cuadro de Protección Contra Incendio²².

²² Ver punto 3.5 a) de Aclaraciones Previas

En el Aeropuerto de Ushuaia, London Supply solicitó²³ autorización para instalar 6 carros porta matafuegos de 10 Kg. cada uno en reemplazo de los hidrantes que deberían colocarse para evitar, de este modo, el congelamiento de cañerías.

Sin embargo, durante el relevamiento efectuado por esta AGN se verificó que los carros portátiles contra incendio no estaban en el predio del estacionamiento. Según se nos informó en esa oportunidad, los carros habrían sido retirados para ser acondicionados en “nichos”; con lo cual el predio se encontraba sin servicio de protección contra incendios.

En el caso del Aeropuerto de El Calafate, se observó que el predio del estacionamiento no posee el servicio previsto de agua contra incendio, aún cuando se verificó la existencia de dos nichos hidrantes frente a la aerostación.

En este orden se nos informó que no está previsto en la obra de ampliación de la playa de estacionamiento la instalación de un servicio de agua exclusivo o el equipamiento con carros de incendio. Sin embargo, este requerimiento será necesario en tanto la superficie de la playa ampliada superará la estipulada en la reglamentación.

4.3 Pista

4.3.1 La pista del Aeropuerto de Trelew presenta irregularidades superficiales, déficit de mantenimiento y contaminación con caucho.

Las losas de hormigón que componen el pavimento de la pista presentan signos de agotamiento estructural (en la Fig. 1 se observa un detalle de una deficiencia conocida como “piel de cocodrilo”) por lo que se deberá programar una reparación o repavimentación de la misma. También se aprecia rotura de los bordes de las losas con desprendimiento de material y juntas que denotan un mantenimiento deficiente (Fig. 2 y 3).

²³ Mediante Nota del 26 de mayo de 2009

Fig. 1



Fig. 2 y 3



En el sector de cabecera de pista se observa una notable contaminación con caucho (producida por el impacto de las ruedas de las aeronaves), lo que denota también un déficit de las correspondientes tareas de mantenimiento. La fotografía siguiente fue tomada en cabecera de la pista:



Resulta importante destacar que las pistas con depósitos de caucho se ven disminuidas en sus capacidades de adherencia, sobre todo en condiciones de pista mojada, donde se presenta el fenómeno conocido como *hidroplaneo*²⁴.

Conforme a ello el CRA (ahora la ANAC) aprobó, mediante la Disposición N° 01/2003 la *Norma para la Determinación del Coeficiente de Fricción en Pavimentos de Pistas No Cubiertas de Hielo o Nieve*, en donde define la metodología a emplear para la determinación del coeficiente de fricción de la superficie del pavimento de una pista y los criterios para fiscalizar, tanto su mantenimiento como las medidas correctivas que hubieran de implementarse en caso de tener que restituir la resistencia al deslizamiento, en dicha pista. Además, mediante una escala de valores numéricos, brinda indicación confiable a los operadores aéreos y a la jefatura del aeropuerto sobre si se ha producido, o no, algún tipo de disminución en la adherencia neumático-pavimento que afecta la capacidad de detención de las aeronaves en condiciones adversas del estado superficial de la pista. Si los valores de rozamiento se encuentran por debajo del mínimo tolerado, se procede con las tareas de descontaminación. Durante las tareas de relevamiento en este aeropuerto no pudieron obtenerse los valores de las mediciones realizadas en pista de este indicador superficial.

En este orden, resulta imprescindible eliminar los depósitos de caucho, para mantener las características físicas de la superficie en condiciones apropiadas, conservando las condiciones originales de las áreas; ya sea para mantener en perfecto estado el señalamiento diurno y nocturno, las pinturas reflectantes, las juntas de dilatación y por supuesto, la eficiencia de frenado de las aeronaves. Durante las tareas de relevamiento se constató que el caucho cubre las señalizaciones de la pista.

Con respecto a las incumbencias en la materia, las autoridades del aeropuerto indicaron que las tareas de mantenimiento de la pista son de exclusiva responsabilidad de la Armada Argentina (el área operativa no ha sido entregada en concesión, por lo cual, el

²⁴ Pérdida de control por la falta de adherencia entre neumático y pavimento.

Contrato no incluye obras ni servicios en las áreas de pista, calles de rodaje ni plataforma). No obstante, debe mencionarse que en los aeropuertos de El Calafate y Ushuaia (este último por medio del Acta de Recomposición Contractual del 25/06/1999) se han transferido al Concesionario las operaciones de mantenimiento de la pista.

Por último, durante el relevamiento fue observado humo que por acción del viento atravesaba la pista el que, eventualmente, podría disminuir la visibilidad en las operaciones. Según se nos informó proviene de la quema de un basural en las inmediaciones del aeropuerto y no se trata de un hecho esporádico en tanto es un basural estable. Las siguientes fotografías ilustran la presencia de humo:



4.4. Peligro aviario

4.4.1. No se encuentran aprobados los Planes de Prevención de Peligro Aviario y Fauna conforme a la normativa vigente.

El 21/05/2007 la Disposición CRA²⁵ N° 37/07 aprobó la Directiva CRA N° 01/07 *Control de Peligro Aviario y Fauna*, actualizando la normativa a fin de incrementar la eficacia del sistema de control de la fauna en los aeródromos.

El 23 del mismo mes la Fuerza Aérea Argentina por Nota FAA N ° 5662022, comunicó la nueva normativa al ORSNA, poniendo en su conocimiento que los aeropuertos del SNA deberán realizar una nueva presentación de los Planes de Peligro Aviario y Fauna, conforme a la nueva reglamentación.

Por su parte el ORSNA mediante Nota de la GFySA N° 56/07 del 07/11/2007 informó a London Supply el cambio de normativa.

Posteriormente, el 12/08/2008 la FAA mediante Nota N° 571953 comunicó al ORSNA, que los plazos para la presentación de los planes son: a) Ushuaia: 60 días; b) El Calafate: 240 días; y el resto de los aeropuertos concesionados del SNA (entre los que se encuentra Trelew): 560 días.

El ORSNA notificó dichos plazos al Concesionario por Nota N ° 1024 del 20/10/08, siendo los vencimientos de presentación: a) Ushuaia: Diciembre de 2008; b) El Calafate: Junio de 2009; y c) Trelew: Mayo de 2010.

Posteriormente el Organismo intimó a London Supply a la presentación de los Planes de Prevención de Peligro Aviario, mediante notas remitidas el 22/05/2009 y el 16/12/2009 (N ° 967/09).

²⁵ Comando de Regiones Aéreas

Respecto al aeropuerto de Trelew, recuérdese que en tanto el área operativa no ha sido entregada en concesión, el Contrato no incluye obras ni servicios en las áreas de pista, calles de rodaje ni plataforma. Conforme lo previsto en la Directiva CRA N° 1/07, una vez analizado y aprobado el Programa de Prevención de Peligro Aviario y Fauna elaborado por el Jefe del Aeropuerto, la Autoridad Aeronáutica (ANAC) debe remitirle a sus efectos una copia autenticada del mismo al ORSNA.

Para el caso de Ushuaia, a partir de Enero de 2010 comenzó un intercambio de misivas entre el Concesionario, el ORSNA, la Gobernación de Tierra del Fuego, y la ANAC, sobre intimaciones a London Supply para presentar los planes de prevención, y a la solicitud de prórroga por parte del Concesionario.

En este sentido, la ANAC por Nota N° 72/10 del 11/03/2010 informó al ORSNA que a esa fecha, no tiene registro de recepción del Plan de Prevención de Peligro Aviario y Fauna del aeropuerto de Ushuaia, cuyo plazo venció en Diciembre de 2008.

Luego, el ORSNA instó (por Nota N° 456/10 el 27/05/2010) a la gobernación de Tierra del Fuego a su perentoria presentación, por corresponder al Concedente (la Provincia), la responsabilidad sobre el control del peligro aviario y fauna, según lo previsto en el artículo sexto, inciso c, apartado 6 del Acta de Recomposición Contractual celebrada el 25/06/2009 entre la Provincia y London Supply.

Finalmente, para el aeropuerto de El Calafate, el 05/01/2010 el Concesionario envió al ORSNA el Plan del año 2010. Este plan fue observado por la ANAC (Nota del 10/05/10), atento a que debe cumplimentar con los artículos 1 y 17 de la Resolución de la Secretaría de Ambiente N° 108/06, quedando notificado el Organismo el 09/06/2010.

El Concesionario solicitó al ORSNA el 17/06/2010 una prórroga para la presentación del respectivo Plan, la cual fue otorgada por Nota N° 39 del 11/08/2010 con el conforme de la ANAC, venciendo la presentación del Plan en Febrero de 2011.

Cabe consignar que durante el relevamiento al Aeropuerto de El Calafate efectuado en Julio de 2011, se nos informó que dicho Plan aun no había sido presentado.

La descripción que precede, permite observar una considerable dilación de los plazos que va entre los 9 a 26 meses, tomando como referencia el 20/10/2008 (Notificación al Concesionario de los plazos para la presentación de los Planes), y Febrero 2011 (vencimiento de la presentación de los planes).

Consecuentemente, la demora en la presentación de los planes de prevención y su pertinente aprobación, desvirtúa el carácter “preventivo”, toda vez que la prevención consiste en prever un daño o un peligro, anticipándose para impedirlo, a través del previo conocimiento de las causas y factores que lo originan.

Por otra parte, el constante cambio climático y ambiental, la migración de aves, el acostumbamiento de la fauna a los métodos aplicados, entre otros, tornan imprescindible la presentación y consecuente aprobación de los planes en tiempo y forma, ya que realizarlo tardíamente, produciría la aplicación de medidas en un escenario distinto de aquel que se tuvo en cuenta al proyectarlas.

4.4.2. Las planillas utilizadas por el ORSNA al efectuar las inspecciones no se encuentran actualizadas.

Las planillas de inspecciones realizadas el 28/08/2008, 11/12/2008 y 17/09/2010 hacen referencia a la Disposición de la FAA N° 38/04. Sin embargo dicha Disposición fue derogada por la Disposición CRA N ° 37/07, como se observa en 4.4.1. Consecuentemente, las planillas no están actualizadas conforme a la normativa vigente.

4.4.3. Las inspecciones no se realizan con la periodicidad que se requiere, habiendo transcurrido un tiempo significativo desde las últimas llevadas a cabo.

Las únicas inspecciones de supervisión realizadas por el Organismo en el período auditado, a efectos de comprobar los métodos utilizados para la dispersión de aves, fueron:

Trelew: 28/08/2008.

El Calafate: 11/12/2008.

Ushuaia: 17/09/2010.

De dicho análisis surge que durante 2009 no se han realizado inspecciones sobre Peligro Aviario y Fauna, en ninguno de los tres aeropuertos concesionados a London Supply. Además, se observa que existe un lapso de más de dos años en los que no se los ha inspeccionado: en el caso de Trelew y Calafate no se han verificado inspecciones después de 2008 y en el caso de Ushuaia no hay constancias de inspecciones realizadas durante 2008 y 2009.

Conforme lo expuesto, no se realiza un seguimiento periódico para constatar el cumplimiento de las condiciones exigidas por la reglamentación y verificar, en su caso, la subsanación de deficiencias detectadas en anteriores registros.

4.4.4. Durante el relevamiento a los aeropuertos de Ushuaia y Trelew se visualizaron aves y otras especies en el interior de los predios.

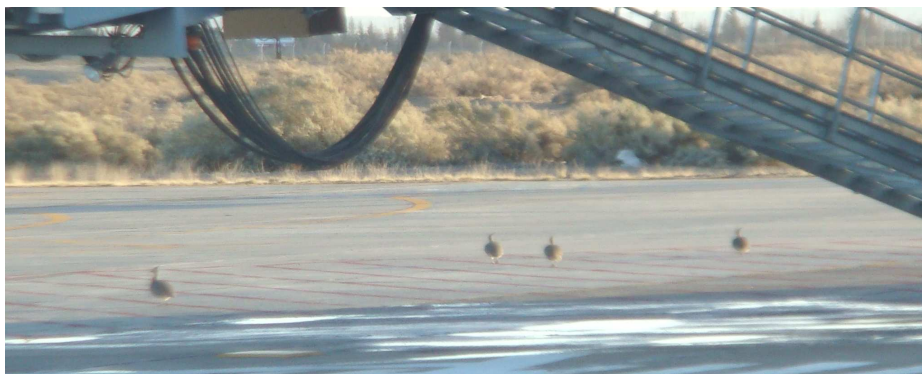
Particularmente en Ushuaia se observaron numerosas aves sobrevolando la pista y sus inmediaciones, principalmente del lado colindante con el canal de Beagle el que presenta significativa actividad de fauna (ver foto), remarcándose que justamente la parte del perímetro que limita con el canal no posee cerco perimetral (como se describirá en la observación 4.5). También dentro del predio se observó gran cantidad de conejos.



Por su parte, en la aerostación de Trelew, también la fauna es importante, habiéndose verificado la presencia de liebres y martinetas en inmediaciones de la pista e incluso en el sector de plataformas, como se aprecia en las siguientes fotografías:



Martinetas y Liebres en las inmediaciones de Plataforma y Pista



4.5. Cerco y camino perimetral

4.5.1. Tanto el cerco como el camino perimetral de los Aeropuertos presentan deficiencias, que persisten en el tiempo sin ser resueltas.

Como ya se ha dicho en Aclaraciones Previas (Punto 3.4.C) del presente, el Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria (PNSA) establece una serie de requisitos técnicos que debe reunir el perímetro del aeropuerto.

Del relevamiento de las Inspecciones realizadas por el ORSNA durante 2007, 2008, 2009 y 2010 surge que:

1) Aeropuerto de Ushuaia: el camino perimetral no es continuo por accidentes geográficos: aproximadamente 1.000 metros no se pueden recorrer próximos al alambrado por la existencia de una barrera natural y no hay cerco en el sector contiguo al Canal de Beagle. Este camino no es pavimentado o asfaltado (solo enripiado). El cerco perimetral no posee la cartelería correspondiente y la zona libre o despejada que lo circunda es limitada.

2) Aeropuerto de Trelew: el camino perimetral no es asfaltado (es de suelo consolidado) y no es continuo; *La PSA no puede recorrerlo por no tener vehículo*. Informe de Calidad de Servicios SAVT-101201-PP (01/12/2010). El cerco posee cartelería reglamentaria sólo en los portones, la zona libre se presenta sólo en el lado interno del Aeródromo.

3) Aeropuerto de El Calafate: el cerco perimetral no posee murete inferior de hormigón, no se respeta la zona libre o despejada de 3 m externa e interna en todo su perímetro y el cerco no posee la cartelería correspondiente, mientras el camino perimetral es de suelo consolidado, transitable, pero no asfaltado como es exigible.

Es importante destacar que las deficiencias descriptas persisten en el tiempo sin ser resueltas pese a que se han realizado en los tres Aeropuertos importantes remodelaciones y

cambios en sus instalaciones. En efecto, durante la inspección realizada por esta AGN pudo comprobarse que en:

Ushuaia

En compañía del Jefe de operaciones de pista y con un móvil del Aeropuerto la comisión de servicios recorrió todo el predio aeroportuario verificando el estado del cerco y camino perimetral. De dicho procedimiento surge que:

- En varios puntos del trayecto se ha encontrado que el cerco presenta partes rotas por animales o vandalismo.
- El camino perimetral “no” es continuo por accidentes geográficos y es enripiado o solamente huella en algunos tramos.
- Hay aproximadamente 1000 m que no se pueden recorrer próximos al alambrado por accidentes topográficos.
- Es sólo transitable en algunos sectores con vehículos doble tracción y en época invernal se dificulta bastante su recorrido.
- No hay cerco en el sector colindante con el Canal de Beagle.
- No posee la cartelería correspondiente y la zona libre es limitada.
- Se detectaron cuatro portones de doble hoja sin carteles de advertencia y el portón principal (lado oeste) con un gran boquete a un lado.
- Hay sectores donde faltan los tres hilos de alambre de púas.
- El murete perimetral es de malla metálica y en varias secciones carece de la misma o ha sido removida.

El Calafate

En compañía del Administrador con un móvil del Concesionario se recorrió todo el predio aeroportuario verificando el estado del cerco y camino perimetral. De dicho procedimiento surge que:

- El estado del cerco es relativamente bueno, es del tipo olímpico acorde a las medidas establecidas con remate de tres hilos de alambre de púas.
- El camino perimetral “no” es continuo, es solamente huella muy difícil de transitar y en algunos tramos imposible.
- Hay aproximadamente 600 m que no se pueden recorrer próximos al VOR (sólo caminando).
- En algunos sectores es sólo transitable con vehículos doble tracción y en época invernal se dificulta su recorrido.
- No posee la cartelería correspondiente.
- Se detectaron 3 portones de doble hoja sin carteles de advertencia.
- No posee murete perimetral.

Trelew

En compañía de la PSA, se recorrió todo el predio aeroportuario verificando el estado del cerco y camino perimetral. De dicho procedimiento surge que:

- El estado del cerco es muy bueno, es del tipo olímpico acorde a las medidas establecidas con remate de tres hilos de alambre de púas.
- El camino perimetral es enripiado y solamente huella en algunos tramos.
- No posee la cartelería correspondiente.
- Se detectaron dos portones de doble hoja sin carteles de advertencia.

- La PSA cuenta con vehículo propio, con lo cual ya puede recorrerlo. (Subsanándose de esta manera lo observado por el ORSNA en el Informe de Calidad de Servicios SAVT-101201-PP de fecha 01/12/2010).

4.6. Seguros

4.6.1. Las pólizas de Seguro tenidas a la vista no contienen la cláusula que obliga al asegurador a notificar al Concedente (Provincia o Municipio) y al ORSNA cualquier omisión de pago por parte del Concesionario.

Con respecto al Aeropuerto de Trelew el punto 4.9 párrafo 6 del Pliego de Bases y Condiciones impone que las pólizas *preverán expresamente la obligación del asegurador de notificar al Concedente y al ORSNA, ante cualquier omisión de pago por parte del Concesionario.*

De las cuatro pólizas de seguros entregadas por el ORSNA correspondientes a dicho Aeropuerto, tres de ellas no contienen la mencionada cláusula y la restante no pudo constatarse por tratarse de un certificado de cobertura incompleto.

En el mismo sentido y en relación al Aeropuerto de El Calafate, el punto 9 del Pliego de Licitación determina que la póliza *Deberá contener una cláusula de obligación del asegurador de notificar al concedente cualquier omisión o incumplimiento del Concesionario con anticipación mínima de 15 días respecto de la fecha en que dicho incumplimiento, pudiera determinar la caducidad o pérdida de la vigencia de la póliza en forma total o parcial.*

Según lo expuesto se verificaron que de las dos pólizas entregadas por el ORSNA correspondientes a este Aeropuerto, una no contiene la cláusula de omisión de pago y la restante no pudo verificarse por tratarse de un certificado de cobertura incompleto.

Debe aclararse que existen pólizas de seguros que no han podido ser relacionadas con el Aeropuerto al que corresponden. Asimismo varios de los certificados de cobertura presentan deficiencias tales como: documentación y anexos incompletos; no puede establecerse si se trata de una renovación o alta y no consta el número de Póliza.

4.7. Planes de Neutralización de Emergencias

4.7.1. Los Planes de Neutralización de Emergencias y Evacuación no se encuentran actualizados, ni han sido debidamente aprobados.

Mediante Nota ORSNA N° 781 del 13/09/2010 se informa que: *...Si bien dichos Planes son aprobados por el Organismo, los mismos no requerirían adecuaciones o modificaciones anuales, en tanto no se observen cambios estructurales o condiciones que alteren las rutas de emergencia o los riesgos emergentes en las Aeroestaciones.*

Los tres Aeropuertos tratados en la oportunidad, merecen nuevas presentaciones de los referidos Planes, dadas las modificaciones y ampliaciones que fueron y son efectuadas hasta la fecha...

Dicha Nota transcribe en forma cronológica las actuaciones desarrolladas en los respectivos expedientes:

A) Aeropuerto de Ushuaia (Expte. ORSNA N° 1123/02)

Por Nota London Supply (08/06/2007), la Empresa adjunta Plan de Neutralización de Emergencias y Plan de Evacuación firmados exclusivamente por la empresa, faltando la firma correspondiente del Jefe de aeropuerto.

Por Nota ORSNA N° 488/07 (24/07/2007) se realizan observaciones al Plan. Se pone en conocimiento la solicitud de la intervención del Jefe del aeropuerto. Esta nota es reiterada por Nota ORSNA N° 1023/08 (20/10/2008) la que otorga un plazo de 10 días para una nueva presentación.

Por Nota de fecha 27/05/2009 London Supply adjunta planos de evacuación.

Por Nota ORSNA N° 103/09 (30/01/2009), se solicita Plan de Neutralización. Se informa que se encuentran a disposición modelos tipos de documentación que se podrán solicitar por correo electrónico. Esta nota es reiterada por Nota ORSNA N° 935/09 (01/12/2009).

Finalmente, por Nota ORSNA N° 579/10 (02/07/2010) se solicita Plan de Neutralización, y se informa que se encuentran a disposición modelos tipos de documentación que se podrán solicitar por correo electrónico.

B) Aeropuerto de Trelew (Expte. ORSNA N° 1003/02)

Por Nota London Supply de fecha 24/04/2007, la empresa adjunta Plan de Emergencia. El Concesionario informa que los documentos no fueron firmados por el jefe del aeropuerto.

Por Nota ORSNA N° 201/09 (06/03/2009) y Nota ORSNA N° 579/10 (02/07/2010) se solicita Plan de Neutralización, informando que se encuentran a disposición modelos tipos de documentación que se podrán solicitar por correo electrónico.

C) Aeropuerto de El Calafate (Expte. ORSNA N° 1279/02)

Por Acta de Reunión de Directorio N° 8/06 (28/11/2006) el ORSNA aprueba el Plan de Neutralización del aeropuerto presentado por el Concesionario el 9/03/2006.

Por Notas ORSNA N° 201/09 (06/03/2009) y 579/10 (02/07/2010) se solicita un nuevo Plan de Neutralización, debido a los cambios producidos en la Infraestructura del aeropuerto, informando en dichas notas que se encuentran a disposición modelos tipos de documentación que se podrán solicitar por correo electrónico.

Como puede observarse luego de la cronología detallada por el Organismo, en ninguno de los casos los referidos Planes fueron actualizados.

Posteriormente a la Nota ORSNA N° 781/10, particularizando el Aeropuerto de Trelew y con fecha 4/11/2010 London envía la versión 2010 del “*Plan de Neutralización de Emergencias y Evacuación*”, a efectos de su evaluación y aprobación. No obstante el ORSNA le informa al Concesionario mediante Nota N° 038-11 del 21 de enero de 2011 que...*al respecto, y como condición previa para su aprobación, ese Concesionario deberá remitir, dentro de los 30 días hábiles de recibida la presente, una nueva versión para el año 2011 en curso, en el que se deberá incluir los planos correspondientes al PLAN DE EVACUACIÓN indicando las vías de escape y puntos de encuentro,*

El siguiente cuadro reseña la presentación de los Planes, la falta de actualización y la intervención del ORSNA:

Planes de Neutralización de Emergencia y Evacuación					
Aeropuerto	Aprobación	2007	2008	2009	2010
<i>EL CALAFATE</i>	Acta Directorio N° 8 28-11-2006	en vigencia	en vigencia	Se solicita actualización de los planes Nota Orsna N° 201/09 - 06/03/2009-	No consta actualización
<i>TRELEW</i>	No	Por Nota del 25/04/2007 London Supply remite los planes al ORSNA	en vigencia		
<i>USHUAIA</i>	No	Por Nota del 08/06/2007 London Supply remite los planes al ORSNA Por Nota Orsna 488/07 se solicitan readecuaciones al referido plan	Por Nota Orsna 1023/08 se reitera el pedido del Plan con las readecuaciones pertinentes.		

Fuente: elaboración propia en base a los expedientes suministrados por el ORSNA.

Por la misma Nota (N° 781) el ORSNA entrega copias de los respectivos *Planes de Neutralización de Emergencia y Evacuación* correspondiente a los tres aeropuertos. De su análisis se desprende que:

a) Los Planes entregados no se encuentran actualizados. Cabe destacar que los tres Aeropuertos sufrieron modificaciones importantes de infraestructura y servicios (incluyendo El Calafate que está en pleno proceso de desarrollo de su infraestructura), lo cual ameritaría una nueva presentación en función de los cambios efectuados.

b) Los Planes de Ushuaia y Trelew no poseen planos en escala apropiada, donde se indiquen las rutas de egreso en la emergencia, ni indicaciones de los elementos instalados mediante cartelería y señalética dispuestos en las puertas de salida/emergencia, de los procedimientos de evacuación y puntos de reunión.

c) En cuanto a la modalidad de aprobación, sólo en el caso de El Calafate el Plan presentado originalmente (año 2006) ha sido aprobado por Acta de Directorio del ORSNA. Tampoco se encuentran aprobados por la ANAC.

d) Los Planes no especifican firmantes ni responsables; no contienen planos, ni autorizaciones o aprobaciones. Tampoco constan notas de presentación o de elevación a las autoridades que correspondan.

Por otra parte, de las inspecciones realizadas por el equipo de auditoría a los tres Aeropuertos concesionados pudo verificarse que Ushuaia²⁶ y Trelew carecen de la cartelería correspondiente en donde se expongan los Planes de Evacuación como se muestra en el aeropuerto de El Calafate:

²⁶ Observado en 4.7.3



4.7.2. La práctica de los simulacros de emergencias y evacuación en los aeropuertos concesionados no se efectúa con la frecuencia recomendada.

Conforme las previsiones del artículo 13.5 del ReGUFA, el Concesionario debe capacitar a su personal y poner en práctica el Plan de Neutralización de Emergencia y Evacuación, entendiéndose como práctica la realización de simulacros de Extinción y de Evacuación.

Según las Normas OACI 9137 (Manual de Servicios de Aeropuertos Parte 7, Capítulo 13), la finalidad de los Simulacros de Emergencia, es la de poner a prueba la respuesta de todo el personal interesado; los planes y procedimientos de emergencia, el equipo y las comunicaciones de emergencia. Asimismo prevé la clase de simulacros que se deben realizar, recomendando la frecuencia para llevarlos a cabo, clasificándolos en generales (cada dos años), parciales (una vez cada año que no se realice el general) y simulacros sobre plano (cada seis meses salvo en el que se realice uno general).

De las planillas de inspección del ORSNA (período 2007-2010), no se ha tenido constancia de que London Supply cumpla con la obligación de capacitar al personal en esta materia. Tampoco existen constancias de la realización de simulacros, ni de la continuidad y frecuencia con que son efectuados.

En el trabajo de campo realizado en los Aeropuertos, el Administrador de cada uno de ellos informó que:

- En Ushuaia el último simulacro habría sido realizado en febrero de 2007 (no fue suministrada constancia de la ejecución del mismo).
- En El Calafate el último simulacro habría sido consumado en abril de 2003 (tampoco fue suministrada la correspondiente constancia).
- En Trelew el último simulacro fue ejecutado en noviembre de 2009 (en este caso en particular el Jefe del Aeropuerto entregó un documento que describe el ejercicio realizado y sus resultados).

4.7.3. El Aeropuerto de Ushuaia adolece de un sistema de señalización para emergencias y medios de escape.

Lo observado está en contravención a lo normado por el numeral 3.2.20 del Cuadro de protección contra incendios y por la Norma IRAM 10005 II Parte.

Durante la comisión de servicios a la terminal aeroportuaria pudo verificarse que:

- La señalización de emergencia no es suficiente, clara ni visible en toda la terminal.
- No hay datos de los brigadistas a cargo en los distintos turnos y se constató la falta de equipamiento (botas, pantalones, cascos, linternas, etc.).
- No existen carteles con “Instrucciones al público para casos de emergencia”.
- En el interior no se visualizan carteles de salidas de emergencia ni señales informativas, como las que se ilustran a continuación:

Ejemplo de Señales informativas



4.8. Gestión del Concesionario

4.8.1. La administración de los aeropuertos integrantes del grupo no realiza informes de su gestión.

Tal carencia surge de la consulta realizada a los Administradores sobre la elaboración de informes de gestión u otros documentos que resuman las actividades que se desarrollan en el gerenciamiento de las terminales aéreas.

Dichos informes resultan de gran relevancia para conocer el movimiento de pasajeros, facturación del período, egresos, y/o toda documentación de carácter técnico, económico, financiero, que le requiera tanto la Autoridad de Aplicación como el ORSNA, para desarrollar las tareas inherentes a la regulación.

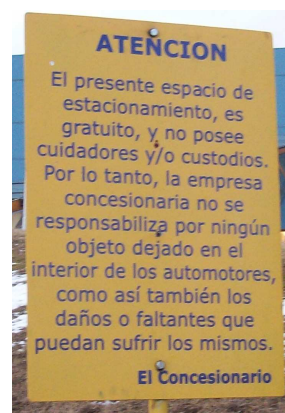
Además de estar previsto como una obligación del Concesionario (por ejemplo numeral 6 j del Contrato de Concesión de Trelew), la elaboración de informes de gestión con cierta periodicidad (al menos anual) es considerada una buena práctica de gestión.

4.8.2. El Concesionario no cumple lo dispuesto en la Ley N° 24.240 y la Resolución de Defensa del Consumidor N° 26/03.

Durante el relevamiento se observó, en los predios de los estacionamientos, la presencia de carteles que limitan o excluyen la responsabilidad de los Concesionarios como locadores de servicios. Dichas manifestaciones se encuentran en oposición a lo dispuesto por la Ley N° 24.240 y la Resolución de Defensa del Consumidor N° 26/03, cuyo objetivo es prevenir la inclusión de cláusulas que infringen los criterios de abusividad previstos en ellas.



El Calafate



Ushuaia

4.9. Inspecciones

4.9.1. Las inspecciones que realiza el ORSNA no responden a un Plan anual acordado y preestablecido, según lo establece la Resolución 62/07.

Si bien la base de datos (SIGESTO) contendría la planificación de las inspecciones a ejecutar (todas referidas a los Aeropuertos en cuestión, durante el período comprendido entre 2008 y 2010) dicha base no se encuentra debidamente actualizada.

Del análisis de la base de datos surge que:

- La base no contiene, en forma actualizada, la planificación de las inspecciones a realizar: a abril de 2011 no se encontraba incorporada al

SIGESTO la planificación correspondiente al año 2011; la misma situación fue advertida en el primer semestre de 2010 para la planificación de ese año.

- La base está incompleta: El ítem “Resumen de situación” se encontraba incompleto, con la falta de carga de datos, cantidades y porcentajes, no concordantes con las inspecciones realmente ejecutadas.
- Tanto la planificación 2010 como la 2011 no fueron oportunamente incorporadas al SIGESTO. En su defecto, éstas se encuentran en archivos (formato Excel) elaborados por las gerencias respectivas, archivos que sólo enumeran los temas a inspeccionar (Ambiental, Calidad de Servicio, Obras, Seguridad, etc.) y la cantidad de inspecciones a realizar por año. Cabe señalar que dichos archivos no pueden ser considerados como base de datos ni forman parte de ella.
- El SIGESTO no tiene incorporado a su sistema la información relevada en las inspecciones, resultando difícil la localización de los informes de inspección en la red interna del Organismo.

4.10. Manejo de Cenizas

4.10.1. Los Aeropuertos de Ushuaia, El Calafate y Trelew no cuentan con un Plan de Manejo de Cenizas y Medidas de Mitigación de los impactos producidos por ellas.

Como se mencionara en el punto 3.5. del presente informe, el ORSNA mediante la Resolución N° 37 de 2009, aprobó el “Procedimiento para el Manejo y la Mitigación de los efectos por cenizas volcánicas en los aeropuertos integrantes del SNA”. El citado Procedimiento prevé la aprobación de un Plan que contenga las acciones a efectuar por el Explotador del aeropuerto, incluyendo, además, la obligación de informar al ORSNA de los resultados de las acciones implementadas (art. 8 inc. 4), requisitos que no fueron cumplimentados.

No obstante lo expuesto, en el relevamiento efectuado por la AGN a estos Aeropuertos, las respectivas autoridades informaron que no se han producido actuaciones tendientes a la implementación del referido Plan. Tampoco el Concesionario ha puesto en práctica procedimientos preventivos en el mismo sentido, como cursos al personal para la ejecución de tareas tendientes a la mitigación de los efectos de las cenizas (art. 8 inc. 3).

Debe destacarse especialmente que el relevamiento a los aeropuertos se produjo en medio del fenómeno iniciado el 4/06/2011 por la erupción del Volcán Chileno Puyehue, fenómeno caracterizado por la expulsión de cenizas volcánicas que en forma de nubes (y su posterior acumulación en superficie) siguen afectando notablemente el sistema aeronáutico argentino con la cancelación de vuelos y cierre de aeropuertos. Por efecto de los vientos dirección este-oeste, sus cenizas afectan progresivamente a ciudades y aeropuertos en territorio argentino. Este fenómeno afectó principalmente la Patagonia argentina y si bien los aeropuertos más australes no fueron afectados en forma directa sí lo fue el aeropuerto de Trelew. Por este motivo, la falta de implementación de los planes de mitigación específicos, lo torna un incumplimiento significativo del Concesionario, como también por parte del ORSNA al no instar a la presentación de los mismos.

Según información suministrada por las autoridades del aeropuerto, las acciones llevadas a cabo para mitigar la presencia de cenizas consistieron en tareas elementales: básicamente el soplado de las mismas con aire a presión para removerlas de la pista con el empleo de un equipo precario desarrollado a tal efecto. Complementariamente durante el relevamiento se observó el funcionamiento de una barredora mecánica provista por la Municipalidad de Trelew, como se ilustra con la siguiente fotografía:



Si bien la decisión final de la cancelación de los vuelos corresponde a las líneas aéreas que operan en dicho Aeropuerto, las medidas detalladas no han resultado suficientes o no están acordes a la magnitud del fenómeno, lo que ha resultado que el Aeropuerto se encuentre sin operar durante tanto tiempo (el Aeropuerto de Trelew permaneció sin operaciones durante aproximadamente 66 días).

4.11. Sanidad Aeroportuaria

4.11.1. El Aeropuerto de Ushuaia no cumple con los requisitos estipulados en el Reglamento de Sanidad Aeroportuaria, aprobado por Resolución ORSNA N° 18/08.

Durante el relevamiento a dicho Aeropuerto se ha constatado, en el sector de la aerostación destinado al servicio, la falta de personal y equipamiento conforme lo establecen la Disposición CRA N° 50/07 y la Resolución ORSNA 18/08.

De la verificación e información recabada *in situ* surge que:

- No se dispone del servicio de un profesional médico (sólo prestan asistencia dos enfermeros del Hospital Regional de Ushuaia que en forma alternada cubren el horario completo de atención).
- No se cuenta con el apoyo de una ambulancia (no hay en locación una unidad permanente; sólo en caso de emergencia se envía una unidad desde el Hospital Regional de Ushuaia hacia el Aeropuerto).
- Se constató la falta de equipamiento y/o elementos mínimos necesarios para la atención de emergencias, como por ej.: tabla larga de inmovilización pediátrica; silla de 4 ruedas plegable con freno; set de bioseguridad; frazadas térmicas; set de trauma; etc.

4.12. Las instalaciones del Aeropuerto de El Calafate y Trelew no poseen un centro de atención al usuario vía telefónica (denominado TOTEM) ni folletos informativos que brinden asesoramiento al usuario sobre sus derechos y los servicios a los que puede acceder.

Según el numeral 17.27 del Decreto 375/97, el ORSNA deberá *Informar y asesorar a los usuarios del Sistema Nacional de Aeropuertos sobre sus derechos. Asimismo deberá informar acerca de los servicios a los que pueden acceder los usuarios del Sistema.*

Sin embargo, el Aeropuerto de Ushuaia es el único que cuenta con un enlace telefónico directo al Centro de Atención al Usuario, llamado TOTEM, en el que además de información útil, impresa y expuesta en el mismo, se puede discar y ser asesorado por un operador desde la sede del Organismo.

Asimismo, el ORSNA informó mediante Nota 781/10 que *En materia de información al usuario, en cuanto a sus derechos como así también de los servicios a los que puede acceder, este Organismo confecciona folletos informativos. Los mismos son distribuidos en los distintos Aeropuertos del SNA.*

A pesar de lo expuesto, durante el relevamiento efectuado a estos dos Aeropuertos no se localizaron folletos del ORSNA que brinden información y asesoramiento a los usuarios.

5 COMUNICACIÓN DEL PROYECTO DE INFORME

El presente informe fue enviado en vista al organismo auditado, según disposición de la Comisión de Supervisión de la Gerencia de Control de Entes Reguladores y Empresas Prestadoras de Servicios Públicos, por Nota N° 90/11-PCSER, de fecha 30/11/11.

Con fecha 22/12/11, el organismo solicitó una prórroga, que fue concedida por un plazo de 15 días corridos, a través de Nota N° 95/11-PCSER.

Con fecha 23/01/12 se recepcionó en Mesa de Entradas de la AGN, el descargo del ORSNA (Nota ORSNA N° 025-12), incluido como Anexo II al presente informe. El análisis de las consideraciones efectuadas, se encuentra en el Anexo III, donde se considera subsanado el punto a) de la Obs. 4.1.1. El resto de las observaciones y sus respectivas recomendaciones no se vieron modificadas.

6 RECOMENDACIONES

- *Intervenir activamente en los Expedientes por los que se tramitan los Proyectos y ejecución de las Obras de las terminales aeroportuarias, incorporando toda documentación y actuación de interés. (Obs. 4.1.1)*
- *Verificar el cumplimiento del Cuadro de Protección contra Incendio en las Torres de Control de los Aeropuertos de Ushuaia y Trelew. (Obs. 4.2.1)*
- *Verificar que los Aeropuertos cumplan con la normativa vigente en cuanto a la cartelería y señalización de los matafuegos. (Obs. 4.2.2)*

- *Instar al Concesionario para que exteme las medidas tendientes a lograr un rápido suministro del servicio de provisión de agua contra incendio en el Aeropuerto de Trelew. (Obs. 4.2.3)*
- *Instar y coordinar con las autoridades correspondientes para lograr la reubicación del surtidor de combustible ubicado en la plataforma del Aeropuerto de Trelew. (Obs. 4.2.4)*
- *Requerir al Concesionario que el predio del estacionamiento de los Aeropuertos de Ushuaia y El Calafate cumplan con el Cuadro de Protección Contra Incendios. (Obs. 4.2.5)*
- *Intimar a la Armada Argentina para que cumpla con los requisitos de superficie de los pavimentos y subsane las deficiencias de mantenimiento en la Pista del Aeropuerto de Trelew. (Obs. 4.3.1)*
- *Instar a las autoridades correspondientes a solucionar los efectos negativos generados por la quema del basural ubicado en las inmediaciones del aeropuerto. (Obs. 4.3.1)*
- *Atendiendo a las graves consecuencias de los accidentes aéreos producidos por la colisión o ingestión de aves, resulta imprescindible que los Planes de Prevención del Peligro Aviario se aprueben dentro de plazos razonables, concordantes con las medidas preventivas diagramadas, a efectos de minimizar y disminuir la probabilidad de riesgo del peligro aviario. (Obs.4.4.1)*
- *Instar a que el Organismo utilice las planillas de inspección con la normativa actualizada. (Obs.4.4.2)*
- *Realizar las inspecciones a los aeropuertos de manera planificada, periódica y regular. (Obs.4.4.3)*

- *Arbitrar y coordinar las medidas necesarias con el fin de implementar un Plan adecuado y debidamente aprobado para mitigar los efectos no deseados que la fauna representa para la aeronavegación. (Obs.4.4.4)*
- *Exigir y supervisar que tanto el cerco como el camino perimetral de los Aeropuertos se adecuen a los requisitos técnicos exigibles para los aeropuertos del SNA. (Obs. 4.5.1)*
- *Requerir al Concesionario que las Pólizas de Seguro contratadas contengan las cláusulas exigidas por los Pliegos. (Obs. 4.6.1)*
- *Arbitrar las medidas necesarias con el fin de actualizar y aprobar los Planes de Neutralización de Emergencias y Evacuación. (Obs. 4.7.1)*
- *Intimar al Concesionario para que efectúe los simulacros de emergencias con la frecuencia recomendada por la OACI. (Obs. 4.7.2)*
- *Exigir que el Aeropuerto de Ushuaia cumpla con el numeral 3.2.20 del Cuadro de protección contra incendios y con la Norma IRAM 10005 II Parte. (Obs. 4.7.3)*
- *Exigir que los Administradores de los Aeropuertos concesionados realicen Informes de Gestión que reseñen las actividades desarrolladas en el gerenciamiento que posibiliten un mejor seguimiento de sus obligaciones. (Obs. 4.8.1)*
- *Instar al Concesionario a cumplir la Resolución de Defensa del Consumidor N° 26/03. (Obs. 4.8.2)*
- *Exigir que las inspecciones que realiza el Organismo se ajusten al SIGESTO, respetando un Plan anual acordado y preestablecido. (Obs. 4.9.1)*
- *Instar a los explotadores de los aeropuertos y a las autoridades competentes a implementar el Plan de Manejo de Cenizas y Medidas de protección de sus efectos. (Obs. 4.10.1)*

- *Verificar que el Aeropuerto de Ushuaia cumpla con el Reglamento de Sanidad Aeroportuaria. (Obs. 4.11.1)*
- *Exigir que el Concesionario cumpla con el deber de informar y asesorar a los usuarios sobre sus derechos y servicios a los que pueden acceder. (Obs. 4.12.1)*

7 CONCLUSIONES

El Decreto 375/97, de creación del SNA, fija variadas funciones al ORSNA, orientadas a la administración, operación, conservación y mantenimiento de los aeropuertos del SNA. En el caso del presente informe, se concluye que la gestión del organismo en materia de control del cumplimiento de las obligaciones del concesionario de los aeropuertos analizados, presentó las siguientes deficiencias:

- Falta de documentación relevante en los expedientes por los que tramitan los proyectos de ampliación y remodelación de los Aeropuertos (Trelew y El Calafate).
- Incumplimiento de lo normado en relación a las instalaciones contra incendios: incumplimiento del Cuadro de Protección contra Incendios para el caso de las Torres de Control de los Aeropuertos de Ushuaia y Trelew; incumplimiento de la normativa vigente en relación a la cartelería y señalización que deben poseer los matafuegos e hidrantes para los tres aeropuertos; ubicación inconveniente de un surtidor de combustible en la plataforma del Aeropuerto de Trelew.
- Déficit de mantenimiento en la pista del Aeropuerto de Trelew (presenta irregularidades superficiales y contaminación con caucho).
- En referencia al Peligro aviario se destaca la falta de aprobación de los Planes de Prevención de Peligro Aviario y Fauna, falta de actualización de las planillas de inspección conforme a la normativa vigente, falta de periodicidad en las inspecciones de supervisión realizadas por el Organismo.

- Incumplimiento de los requisitos técnicos exigibles en relación a los cercos y caminos perimetrales de los Aeropuertos, los que presentan deficiencias, que persisten en el tiempo sin ser resueltas.
- Los Planes de Neutralización de Emergencias y Evacuación no se encuentran actualizados, ni han sido debidamente aprobados.
- La práctica de los simulacros de emergencias y evacuación en los aeropuertos concesionados no se efectúa con la frecuencia recomendada y el concesionario no cumple con la obligación de capacitar al personal en esta materia.
- Las inspecciones que realiza el ORSNA no responden a un Plan anual acordado y preestablecido, según lo establece la normativa.
- Falta de Planes de Manejo de Cenizas y Medidas de Mitigación de los impactos producidos por ellas.
- Incumplimiento de los requisitos estipulados en el Reglamento de Sanidad Aeroportuaria, aprobado por Resolución ORSNA N° 18/08, en el Aeropuerto de Ushuaia.
- Falta de centro de atención al usuario vía telefónica (denominado TOTEM) y folletos informativos que brinden asesoramiento al usuario sobre sus derechos y los servicios a los que puede acceder, en los Aeropuertos de El Calafate y Trelew.

Al mismo tiempo, con relación a la gestión del Concesionario, se destaca que:

- La administración de los aeropuertos integrantes del grupo no realiza informes de su gestión u otros documentos que resuman las actividades que se desarrollan en el gerenciamiento de las terminales aéreas.
- El Concesionario no cumple lo dispuesto en la Ley N° 24.240 y la Resolución de Defensa del Consumidor N° 26/03, habiéndose observado en los predios de los estacionamientos,

la presencia de carteles que limitan o excluyen la responsabilidad de los Concesionarios como locadores de servicios.

8 LUGAR Y FECHA DE EMISIÓN DEL INFORME:

Buenos Aires, 8 de Marzo de 2012

9 FIRMA:

Anexo I- Alcance y Procedimientos de auditoria

Métodos de recolección de datos.

Relevamiento de archivos/documentos

1. Se enviaron notas solicitando datos, documentos de respaldo, archivos e información de gestión a:

- ORSNA. (Nota N° 42/10 RCSER; Nota N° 95/10 RCSER; Notas Internas del equipo de trabajo de fecha 17-11-10, 14-12-10, 28-12-10)
- Concesionario London Supply.
- Provincia de Tierra del Fuego.

2. Se analizó la normativa de aplicación:

- ✓ Los Pliegos de Licitación y Contratos de Concesión;
- ✓ Decreto N° 375/97- Creación del SNA y del ORSNA;
- ✓ Decretos Provinciales;
- ✓ Resolución ORSNA N° 96/01 (aprueba el Reglamento General de Uso y Funcionamiento de los Aeropuertos del Sistema Nacional de Aeropuertos – ReGUFA);
- ✓ Resolución ORSNA N° 85/02 (Peligro aviario);
- ✓ Directivas Comando de Regiones Aéreas (CRA) N° 01 (30-10-01), 04 (25-11-02) y N° 01(01-05-07) sobre “Control de Peligro Aviario y Fauna”. Disposición CRA N° 37/07, modificatoria de la Directiva CRA N° 04/02 y Disposición CRA N° 38/04.
- ✓ Ley 19.587 (Higiene y Seguridad en el Trabajo) y Decreto N° 351/79 (Reglamentario de la Ley).
- ✓ Leyes 22.431 y 24.314 (Accesibilidad para discapacitados) y Decreto N° 914/97 (Reglamentario de la Ley 24.314)
- ✓ Resolución ORSNA N° 58/06 Reglamento “Cuadro de Protección Contra Incendios”.
- ✓ Disposición 50/07 CRA -Regulación para la Prestación de los Servicios de Sanidad Aeronáutica en los Aeropuertos de la República Argentina.
- ✓ Resolución ORSNA N° 18/2008- Reglamento de Sanidad Aeroportuaria para el Sistema Nacional de Aeropuertos (SNA)
- ✓ NORMA IRAM 10005- Parte 1 y 2 –Señalización de emergencia y seguridad en aeropuertos.

3. Análisis de información suministrada por el ORSNA:

Relevamiento de:

- Planillas de inspecciones correspondientes al período 2007 - 2010 referidas a Seguridad e Infraestructura.
- Informes de Fiscalización de Obras:
 - Trelew 2009 - 2010.
 - Ushuaia 2008 – 2009 – 2010.
 - Calafate 2010.
- Informes de Auditoría Interna N° 8/2010, 12/2010 y 14/2010.

4. El análisis de los aspectos relacionados con la concesión se efectuó mediante el relevamiento de expedientes.

En el marco de los objetivos abordados se analizaron los expedientes proporcionados por el ORSNA:

TRELEW:

- b. E00029-2006/00 -GCIA. DE REG. ECONOMICA-FINANCIERA Y CONTROL DE CALIDAD 23/10/2008 - Análisis nueva Concesión del Aeropuerto de Trelew. –
- c. E00338-2009/00 -DTO. DE GESTION DE PROYECTOS- 30/10/2009 -Aeropuerto de la ciudad de Trelew - Ampliación y Remodelación del Aeropuerto Alte. Zar -
- d. E00082-2007/00 -GCIA. DE PLANIFICACION FEDERAL Y SEGURIDAD AEROPORTUARIA 05/08/2009 - Instalación contra Incendio - Aeropuerto de Trelew.-

CALAFATE

- e. E01180-2000/00 – Solicita Aprobación del Cuadro Tarifario a aplicarse en el funcionamiento del Aeropuerto Internacional El Calafate.-
- f. E00201-2007/00 -DTO. DE GESTION DE PROYECTOS- 09/10/2007-“Aeropuerto Internacional del Calafate Pcia. de Santa Cruz – Remodelación Terminal de Pasajeros”.-
- g. E00084-2007/00 -GCIA. DE PLANIFICACION FEDERAL Y SEGURIDAD AEROPORTUARIA- 10/07/2007- “Instalación contra incendio - Aeropuerto de EL CALAFATE”.-

USHUAIA

- h. E00273-2005/00 -DTO. DE COORDINACION TECNICA Y FISCALIZACION DE OBRAS- 04/03/2008- “Aeropuerto Internacional Malvinas Argentinas de la Ciudad de Ushuaia - Proyecto de ampliación de Aeroestación.-
- i. E00081-2007/00 -GCIA. DE PLANIFICACION FEDERAL Y SEGURIDAD AEROPORTUARIA- 07/03/2008- “Instalación contra Incendio - Aeropuerto de Ushuaia”.-
- j. E00212-2008/00 -GCIA. DE PLANIFICACION FEDERAL Y SEGURIDAD AEROPORTUARIA- 29/09/2009- “Proyecto de Servicios de Protección contra Incendios a ejecutar en la obra de Ampliación del Aeropuerto de Ushuaia”

Anexo II – Descargo del organismo



2012 Año de Homenaje al doctor D. MANUEL BELTRAMO



NOTA ORSNA N° 025-12!

REF: Expte ORSNA N° 185/10
Nota N° 90/11-PCSER
Nota N° 32/11 DCSI
Actuación N° 60/10-AGN

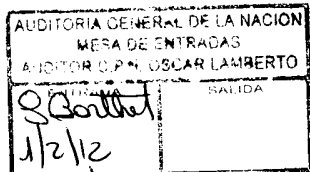
BUENOS AIRES, 20 ENE 2012

SEÑOR AUDITOR:

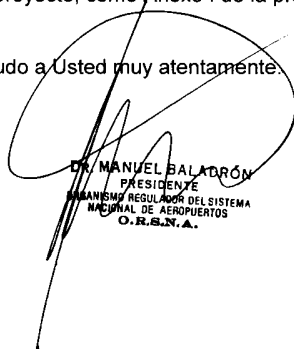
Tengo el agrado de dirigirme a usted en respuesta a la Nota de referencia, con motivo del Proyecto de Informe de Auditoría referido a Verificar el cumplimiento de las obligaciones del Concesionario LONDON SUPPLY y la gestión de control ejercida por el ORSNA.

En tal sentido, se remiten las aclaraciones o comentarios de las observaciones realizadas al citado proyecto, como Anexo I de la presente.

Sin otro particular, saludo a Usted muy atentamente.



AL SEÑOR AUDITOR
GENERAL DE LA NACIÓN
Dr. Oscar LAMBERTO
S / D



DR. MANUEL BALADRÓN
PRESIDENTE
ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA
NACIONAL DE AEROPUERTOS
O.R.S.N.A.





ANEXO I

3.5 Regulación de la actividad que se desarrolla en los aeropuertos del SNA.

– D) Accesibilidad para personas con capacidades reducidas.

El Aeropuerto Internacional El Calafate "Armando Tola" (Provincia de Santa Cruz) se encontraba en obras en el momento del relevamiento de la AGN (julio 2011), no obstante, de los relevamientos previos a la remodelación de la Terminal efectuados por el Organismo surge que contaba con lo requerido, quedando pendiente de implementación teléfonos para hipoacúsicos.

Respecto del Aeropuerto Internacional de Ushuaia "Malvinas Argentinas" (Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur) y del Aeropuerto Internacional de Trelew "Almirante Marcos A. Zar" (Provincia del Chubut) se informa que ambos cuentan con lo legalmente establecido respecto al tema que nos ocupa, excepto teléfonos para hipoacúsicos.

3.6 Cenizas. Limpieza de los Aeropuertos afectados por una erupción volcánica.

Cabe mencionar que las opiniones que se han vertido sobre este punto, en ningún momento han reflejado la situación de emergencia con la que se actuó y la necesidad en la que se encontraba tanto el Estado Nacional como cada una de las Provincias y municipios de adoptar medidas inmediatas para evitar daños mayores.

4.1 Infraestructura

4.1.1 Los expedientes por los que tramitan los proyectos de ampliación y remodelación de los Aeropuertos presentan deficiencias:

Expte: ORSNA N° 338-2009 (Proyecto de ampliación y remodelación del Aeropuerto de Trelew)

- a) No surgen constancias que acrediten la presentación de la memoria descriptiva del proyecto en general ni documentación o memorias técnicas particulares

La memoria descriptiva del proyecto se encuentra desarrollada con anterioridad en la Oferta Técnica de la empresa LONDON SUPPLY para la "Licitación Pública Nacional e Internacional N° 1/08 para la Concesión de Obra Pública de Remodelación, Ampliación, Administración, Funcionamiento



y Explotación de la Estación de Pasajeros del Aeropuerto Internacional Almirante Zar y Áreas Concesionadas de la Ciudad de Trelew".

Las memorias técnicas particulares se encuentran incorporadas en el Anexo II del expediente e incluyen: normas para el movimiento y estacionamiento de aeronaves en plataforma; memoria de cálculo de vías de escape, memoria de cálculo de superficies, planillas de carpinterías y planos técnicos con especificaciones en lo concerniente a arquitectura, señalética de emergencia, flujos circulatorios de pasajeros.

Asimismo, en el Anexo I se encuentran planos técnicos de arquitectura, demolición, planta general del proyecto, instalaciones eléctricas, contra incendio, termomecánicas y sanitarias.

- b) *No se encuentra evidencia en el expediente que se haya realizado el estudio de impacto ambiental según lo estipulado en el Punto 4.11 del Pliego de Licitación.*

La ejecución de la Licitación fue llevada a cabo por la Municipalidad de la Ciudad de Trelew, en la Provincia del CHUBUT; quien fue la encargada de elaborar los pliegos de la licitación, observar su cumplimiento y finalmente, realizar la recepción de la obra. La Municipalidad, que además es la Autoridad competente en medio ambiente en la ciudad, dejó constancia en la Recepción Provisoria de fecha 14/10/2010 que la totalidad de los trabajos incluidos en el pliego fueron ejecutados en un todo de acuerdo a las especificaciones técnicas exigidas.

- c) *A la fecha de la firma del Acta de Recepción (14/10/2010) no consta documentación que acredite la reubicación o eliminación del surtidor de combustible en plataforma (ver observaciones 4.2.4)*

La reubicación del surtidor de combustible ubicado en la plataforma y cercano a la nueva pasarela de embarque no formó parte de la obra en cuestión. El área de movimiento no se encuentra concesionada a la Empresa LONDON SUPPLY, ya que la misma tiene la concesión de la Terminal de Pasajeros únicamente. Las habilitaciones en el área de movimiento corresponden a la Autoridad Aeronáutica, entre ellas la manga telescópica.

Expte: ORSNA N° 201-2007 (Proyecto de Remodelación de Terminal de Pasajeros del Aeropuerto de EL CALAFATE).

- a) *Desde octubre de 2005 hasta agosto de 2010 no se tiene constancia de movimientos en el expediente*



El Expediente 201/07 fue creado el 31/05/2007. Al mismo se le incorporó documentación desglosada del expediente anterior N° 209/04. La obra en cuestión comenzó a desarrollarse el 15/01/2010; esa es la razón por la que no hubo movimientos en los años anteriores.

b) *No hay constancias de documentación inherente a las obras a realizar por la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE VIALIDAD PROVINCIAL (AGVP)*

Las obras a realizar por la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE VIALIDAD PROVINCIAL (AGVP) son: remodelación de la terminal propiamente dicha, edificio operativo y edificio para la PSA (la obra en cuestión del expediente). Esto puede verificarse en el Acta Acuerdo firmado entre la AGVP y la empresa LONDON SUPPLY el 27/07/2006 y que consta a fojas 151.

4.2. Instalaciones contra incendios

4.2.1. Instalación contra incendios en Torre de Control (Ushuaia y Trelew): Las TWR son áreas supervisadas, controladas y operadas por la Autoridad Aeronáutica (ANAC).

El sector de la TWR corresponde a un área de seguridad restringida que tiene asignado nivel 6, en tanto que la esfera de incumbencia del ORSNA alcanza los sectores correspondientes a los niveles 1 a 5.

La TWR del Aeropuerto de Ushuaia fue construida con anterioridad a la creación del ORSNA, y la concesión de dicho Aeropuerto a la empresa London Supply es anterior a la creación tanto del ORSNA como del SNA.

Las TWR de los Aeropuertos de Ushuaia y Trelew se encuentran fuera del alcance de las respectivas concesiones (otorgadas por la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur y por la Municipalidad de Trelew, respectivamente) y, por ende, fuera del alcance de la regulación y control de este Organismo Regulador.

4.2.2. Cartelería y señalización que deben poseer los matafuegos e hidrantes

Con respecto a la cartelería, se ha requerido al Concesionario de los respectivos aeropuertos la regularización de la falencia en las áreas afectadas.

4.2.3. Provisión de agua contra incendio interrumpida a la fecha de relevamiento de la AGN (Trelew)



Se verificó la situación y es de conocimiento del ORSNA que a la fecha se encuentra superada y rehabilitado el servicio.

4.2.4 En la Plataforma del Aeropuerto de TRELEW se encuentra ubicado en forma inconveniente un surtidor de combustible.

Ver respuesta 4.1.1 c)

4.2.5. Estacionamiento no posee servicio contra incendio (Ushuaia y El Calafate)

Ushuaia: Este Organismo ha autorizado el reemplazo de hidrantes fijos por matafuegos, debido al congelamiento de las cañerías.

El Calafate: la terminal se encuentra en construcción. Se verificará al momento del Conforme a Obra si ha quedado cubierta la observación que se formula.

4.3 Pista

4.3.1 La pista del Aeropuerto de TRELEW presenta irregularidades superficiales, déficit de mantenimiento y contaminación por caucho.

El ORSNA tiene previsto la ejecución de obras en el área de movimiento del Aeropuerto de TRELEW, obras a ejecutar con fondos del Fideicomiso. Asimismo con fecha 7 de diciembre de 2011 se envió Nota ORSNA N° 1330-11 a la Armada Argentina solicitando tenga a bien informar a este ORSNA la gestión adoptada como explotador del área de movimiento respecto de las tareas de descontaminación de caucho de la pista 06-24

A continuación se describe una breve memoria descriptiva de los trabajos previstos:

"Rehabilitación, Ampliación de Pavimentos e Instalación de Nuevas Ayudas Visuales de la Pista, Calles de Rodaje y Plataforma del Aeropuerto Almirante ZAR de la Ciudad de TRELEW, Provincia del CHUBUT".

La infraestructura operativa está compuesta por una única pista, la 06-24 de 2560 metros de largo y 45 metros de ancho, con márgenes de 3 metros de ancho hacia cada lado. A continuación de ambas cabeceras, se encuentra una zona de parada de aproximadamente 50 metros. La clave de referencia del aeropuerto es 4C, lo que implica que pueden operar sin restricciones aeronaves tipo B-737, MD-80 o A-320.

Características del Proyecto:

El Proyecto incluye los siguientes aspectos:



- Ampliación de Plataforma Comercial.
- Adecuación de la Demarcación Diurna de Plataforma existente.
- Adecuación Geométrica de Calles de Rodaje.
- Readecuación de Márgenes de Pista.
- Readecuación de Franjas de Seguridad.
- Repavimentación de la Pista 06-24.
- Instalación de un nuevo Sistema de Ayudas Visuales para Categoría I (Uno) de operación de la pista y la ejecución de obras complementarias de Repotenciación Eléctrica. Instalación Nuevo Balizamiento de Alta Intensidad Pista 06-24

4.3. Pista

4.3.1. La pista presenta irregularidades superficiales, déficit de mantenimiento y contaminación con caucho (Trelew)

"...dado que el área operativa del Aeropuerto (lado aire) no ha sido entregada en concesión, los servicios de mantenimiento y limpieza de la pista corresponden a la Armada Argentina" (ver informe: 3.3.3. último párrafo)

4.4. Peligro Aviario

4.4.1. No se encuentran aprobados los Planes de Prevención de Peligro Aviario y Fauna (Trelew, Ushuaia, El Calafate).

Trelew: "el área operativa no ha sido entregada en concesión"; "el Contrato no incluye obras ni servicios en las áreas de pista, calles de rodaje ni plataforma". "Conforme lo previsto en la Directiva CRA N° 1/07, una vez analizado y aprobado (por la ANAC) el Programa de Prevención de Peligro Aviario y Fauna elaborado por el Jefe del Aeropuerto, la Autoridad Aeronáutica (ANAC) debe remitirle a sus efectos una copia autenticada del mismo al ORSNA" (4.4.1. séptimo párrafo).-

Ushuaia: La Concesión "determina que el Concedente (la Provincia) asume la exclusiva responsabilidad sobre el combate de peligro aviario" (v. 3.3.1. sexto párrafo). "el ORSNA instó (por Nota N° 456/10 el 27/05/2010) a la gobernación de Tierra del Fuego a su presentación, por corresponder al Concedente (la Provincia), la responsabilidad sobre el peligro aviario y fauna, según lo previsto en el artículo sexto, inciso c, apartado 6 del Acta de Recomposición Contractual celebrada el 25/06/2009 entre la Provincia y London Supply" (v. 4.4.1 décimo párrafo). El expediente relativo a la documentación que debe presentar ante el ORSNA el



Concesionario del Aeropuerto de Ushuaia ha sido remitido a la Gerencia de Asuntos Jurídicos para que se expida acerca de cuál es la documentación que en virtud del contrato de concesión suscripto entre la Provincia y la empresa concesionaria le corresponde emitir a aquélla y cuál a éste y qué mecanismos idóneos habrán de emplearse, en su caso, para recabar de la Provincia el cumplimiento de sus obligaciones en la especie.

El Calafate: Ante un nuevo pedido que el Concesionario formuló través del ORSNA, la ANAC le concedió una prórroga para la presentación del Programa, prórroga que aún no se encuentra vencida.

4.4.2 Las planillas utilizadas por el ORSNA al efectuar las inspecciones (en materia de peligro aviario) no se encuentran actualizadas (hacen referencia a la Disposición de la FAA N° 38/04, derogada por la Disposición CRA N° 37/07).
Se ha procedido a modificar los check list correspondientes a dichas inspecciones, actualizando el número de la norma en vigencia.

4.4.3. Las inspecciones no se realizan con la periodicidad que se requiere, habiendo transcurrido un tiempo significativo desde las últimas llevadas a cabo

Trelew: 6/4/11

El Calafate: 14/4/11 (cercos) – No se pudo realizar inspección posterior por la irregularidad de los vuelos por el problema de cenizas.

Ushuaia: No se pudo realizar inspección con posterioridad a agosto de 2011 debido a que las frecuencias de vuelos hacia Ushuaia se vieron afectadas por nubes de ceniza que afectaron las rutas y por ende, la programación en tiempo y forma de las inspecciones.

4.4.4. Se visualizaron aves y otras especies en el interior de los predios (Ushuaia y Trelew)

VER 4.4.1

Trelew: Responsabilidad de la Autoridad Aeronáutica (confección del PPPAF, a través del JA, y control de ejecución del mismo por parte de la ANAC). Se le solicitó a la ANAC que una vez aprobado el PPPAF remita un ejemplar al ORSNA, el cual no ha sido remitido hasta la fecha

Ushuaia: se remitió nota a la Provincia solicitándole la remisión de PPPAF

4.5. Cerco y camino perimetral

4.5.1. Presentan deficiencias que persisten sin ser resueltas



Ushuaia: En cuanto al cerco, camino y zona despejada externa, cabe señalar que el Doc. 8973/5 de OACI refiere que "...las barreras naturales tales como canales, fosos, barrancas, etc., pueden a veces utilizarse eficazmente como un segmento del límite entre la parte pública y la parte aeronáutica siempre que no proporcionen menos protección que la que se obtiene mediante vallas".

Cartelería: la misma es instalada a requerimiento de la PSA y en los lugares que la misma designa, no existiendo hasta la fecha requerimiento alguno que al efecto haya formulado dicha autoridad.

Trelew: Camino perimetral: el área operativa no está concesionada; el mantenimiento del camino perimetral está a cargo de la Armada Argentina.

Cartelería: la misma es instalada a requerimiento de la PSA y en los lugares que la misma designa, no existiendo hasta la fecha requerimiento alguno que al efecto haya formulado dicha autoridad.

El Calafate: En cuanto a la ausencia de murete de hormigón en la parte inferior del cerco perimetral, cabe señalar que el mismo fue construido encontrándose en vigencia la Resolución 383/01, que en su punto 219 establecía que "Cuando la Autoridad Competente AVSEC (D.N.P.A.) así lo determine, deberá reforzarse la seguridad del alambrado perimetral mediante la construcción de encadenado de hormigón armado en su parte inferior, de 0,20 metros de espesor por 0,35 de altura, quedando embutida la parte inferior del alambrado al momento del llenado".

Corresponde reseñar que por Nota ORSNA 829/11 se le solicitó al Concesionario que remitiera un proyecto de adecuación del camino perimetral. El Concesionario contestó que carecía de recursos. La Gerencia de Regulación Económica Financiera del ORSNA refirió que había que cursar el requerimiento a la Provincia (autoridad de aplicación del contrato de concesión), a fin de que acordara con el Concesionario el modo de implementar la realización de las obras.

Se requerirá a la Provincia, a fin de que evalúe la situación y coordine con el Concesionario el aporte de recursos necesarios para adecuar el camino perimetral a la normativa vigente, colocar en el cerco perimetral un murete inferior de hormigón y para que arbitre los medios tendientes a despejar la zona externa al cerco en las partes no comprendidas en el área concesionada.

Asimismo, se requerirá al Concesionario para que proceda a despejar la zona interna al cerco, en la parte del perímetro donde ello corresponda, en el caso del área externa no corresponde al Concesionario, dado que es un cerco perimetral y no operativo (Programa Nacional de Seguridad).

Cartelería: la misma es instalada a requerimiento de la PSA y en los lugares que la misma designa, no existiendo hasta la fecha requerimiento alguno que al efecto haya formulado dicha autoridad.



4.6. Seguros

4.6.1 Las pólizas de seguro tenidas a la vista no contienen la cláusula que obliga al asegurador a notificar al Concedente (Provincia o Municipio) y al ORSNA cualquier omisión de pago por parte del Concesionario.

Con relación a las pólizas de seguros contratadas por los explotadores de aeropuerto, las cuales son registradas e incorporadas al sistema SIGESTO en el módulo que fuera diseñado específicamente para ello, se informa que difiere sustancialmente la función del ORSNA en materia de seguros según cuál sea el grupo de Aeropuertos de que se trata, tal como fuera expresado en la opinión del auditado al PROYECTO DE INFORME DE AUDITORÍA, identificado como Actuación AGN N° 375/08.

En este sentido, se reitera que para los Aeropuertos del Grupo "A", administrados por el Concesionario AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A., la función del ORSNA es mucho más específica y el control mucho más rígido, estando prevista inclusive la contratación del seguro por parte del Concedente, a cargo del Concesionario y bajo apercibimiento de afectar la Garantía de Cumplimiento de Contrato, en caso de incumplimiento por parte del Concesionario, de las obligaciones que surgen del Decreto 163/98, Numeral 18 "Seguros".

Por otra parte, para el caso de los Aeropuertos del Grupo B, la función del ORSNA es distinta, estando principalmente enfocada al conocimiento del estado de situación de estos Aeropuertos, en materia de seguros y al eventual asesoramiento y emisión de recomendaciones a los Explotadores y/o Concedentes, Provinciales o municipales, según cada caso.

Para mayor abundamiento, corresponde señalar lo estipulado en el Decreto 1799/07, donde se incorpora como una **acción** a desarrollar por la ANAC la de "Intervenir en la determinación de los riesgos asegurables de los aeródromos no concesionados".

De esta manera, se refuerza lo dicho acerca de que la injerencia del ORSNA sobre este tipo de seguros es meramente informativa, toda vez que su regulación y supervisión está expresamente asignada a otros organismos públicos, nacionales o Provinciales según el caso.

Por otra parte, actualmente se encuentra en plena ejecución la consultoría para la determinación de los riesgos asegurables que necesariamente debe cubrir el Concesionario y/o Administrador de los aeropuertos, incluyendo la cobertura de responsabilidad civil, así como los montos mínimos a ser asegurados, en cumplimiento de lo expresamente estipulado en el Decreto N° 375/97 Numeral 17.8, tal como fuera adelantada en la opinión del auditado al PROYECTO DE INFORME



DE AUDITORÍA, identificado como Actuación AGN N° 375/08, y que incluye expresamente el análisis del aeropuerto de Ushuaia.

No obstante lo expuesto, se atiende la recomendación efectuada por la AGN, razón por la cual se procederá a encarar las acciones necesarias para solicitar la inclusión de la totalidad de las cláusulas contenidas en el marco regulatorio.

4.7. Planes de Neutralización y Emergencias

4.7.1. No se encuentran actualizados ni han sido debidamente aprobados

Ushuaia: Resaltando el tiempo transcurrido desde que refirió haberle requerido a la Provincia la actualización del plan (en función de las refacciones edilicias efectuadas), ha de remitirse al Concesionario un **proyecto de nota** (con copia a la Dirección de AIUMA y a la Gobernadora de la Provincia) requiriendo al Concesionario la remisión de la versión 2012 del plan, rubricado por el jefe de aeropuerto, con planos a escala 1:100 o 1:200, indicando en los mismos rutas de egreso y puertas de emergencia.

Además, en la nota habrá de consignar que aprobado que sea el plan el Concesionario habrá de remitir las actas de entrega y aceptación de funciones para los participantes de los procedimientos; y que deberá notificarse a la administración del aeropuerto que deberá efectuar un simulacro por año, informando al ORSNA la fecha del mismo con suficiente antelación, para programar la presencia del inspector para la evaluación del ejercicio.

Trelew: El Concesionario presentó el Plan junto con nota del 9/3/11. En relación con las observaciones que el ORSNA anteriormente le formulara al Plan de Evacuación, las mismas fueron subsanadas al indicar las vías de escape y puntos de encuentro. Sin embargo, debido a que en el plan presentado por el Concesionario faltan las firmas de los responsables, se ha requerido al Concesionario la remisión del plan debidamente suscripto por los mismos.

El Calafate: se ha requerido al Concesionario la remisión de la versión 2012 del plan, rubricado por el jefe de aeropuerto, acondicionando los planos remitidos con anterioridad (escala 1:100 o 1:200), indicando en los mismos rutas de egreso y puertas de emergencia.

Además, en la nota habrá de consignar que aprobado que sea el plan el Concesionario habrá de remitir las actas de entrega y aceptación de funciones para los participantes de los procedimientos; y que deberá notificarse a la administración del aeropuerto que deberá efectuar un simulacro por año, informando al ORSNA la fecha del mismo con suficiente antelación, para programar la presencia del inspector para la evaluación del ejercicio.



4.7.2. La práctica de simulacros de emergencias y evacuación en los aeropuertos concesionados no se efectúa con la frecuencia recomendada.

No es aplicable dado que el documento señalado (OACI 9137) trata de emergencia aérea contemplada en el PEA

Se remitió Nota a London Supply: El Concesionario deberá presentar en 30 días planes de capacitación del personal propio y permisionarios para 2012 y fechas previstas para simulacros en las áreas de responsabilidad de la concesión.

4.7.3. Falta de sistema de señalización para emergencias y medios de escape (Ushuaia)

Se remitió Nota a London Supply: requiriéndole indique la fecha en que implementará el programa de capacitación y adecuación de señalética.

4.8 Gestión del Concesionario

4.8.1. La administración de los aeropuertos integrantes del grupo no realiza informes de su gestión.

Al respecto, cabe destacar que si bien la opinión manifestada por la AGN en este punto resultaría atendible, este Organismo Regulador, en el espectro general de sus competencias específicas, posee mecanismos propios para obtener la información estadística necesaria para el cumplimiento de sus misiones y funciones sin que para ello se requiera específicamente que los Concesionarios o Prestadores privados lleven un registro interno de su gestión comercial.

A mayor abundamiento, cabe destacar que tal como lo señala la AGN en el ítem 3.3.3 de su Proyecto de Informe, el contralor del cumplimiento del contrato para la administración del Aeropuerto de Trelew – mencionado en el punto por contener la obligación del Concesionario de elaborar un informe de gestión – recae en la Municipalidad de Trelew, por ser ésta la concedente y por tanto, la Autoridad de Aplicación del mencionado contrato.

4.8.2. El Concesionario no cumple lo dispuesto en la LEY N° 24.240 y la Resolución Defensa del Consumidor N° 26/03.

Compartiendo la inquietud de la AGN con relación a este tema, se informa que se ha incluido expresamente en los check list que llevan los inspectores el control sobre la existencia o no de cartelería que limite la responsabilidad de los Concesionarios y/o Prestadores de Productos y Servicios en los aeropuertos.



En virtud de ello, es dable informar que para el caso de Ushuaia, la cartelería en cuestión ya había sido detectada en la inspección de fecha 31/03/11, motivando el retiro de la misma y de otras con similares características ubicadas en los aeropuertos bajo administración de LONDON SUPPLY, por Nota ORSNA N° 346/11 del 02/05/11 (Se adjunta copia).

4.9. Inspecciones

4.9.1. Las inspecciones que realiza el ORSNA no responden a un Plan Anual acordado y preestablecido, según lo establece la Resolución 62/07.

Las inspecciones responden a un proceso sistémico de planificación a nivel anual en base a factores determinantes de la frecuencia para cada área temática, con el correspondiente ajuste empírico y los planes de ajuste mensuales con la especificación del destino, temática y agente afectado.

En este sentido se efectúa la mejor combinación sobre destinos y asignación de áreas temáticas utilizando de la mejor manera los recursos humanos disponibles. Se utiliza el concepto de “Inspecciones Integrales” por el cual se asigna al profesional que concurre al aeropuerto (principalmente al interior del país) distintas áreas temáticas, que con el auxilio de check-list y siendo capacitados para tales fines pueda efectuar su tarea en forma eficiente. Esto se traduce en ahorros de fondos destinados a Inspecciones.

En el mismo sentido cabe aclarar que el SIGESTO no tiene en ejecución en forma completa el llamado “Módulo de Inspecciones”, más aún, el mismo está implementado en un porcentaje muy pequeño de desarrollo y consecuente utilización, lo que genera que no se encuentre en este sistema la totalidad de la información correspondiente al tema en cuestión. Es a través de archivos en Word y Excel creados como herramienta de gestión en cada Gerencia en donde se puede localizar dicha información.

Para dar una idea más clara, se enumeran a continuación las distintas etapas del proceso de una inspección, enunciadas como “Normas de Trámite” en el Numeral 9 del Manual de Procedimientos que son las siguientes:

- Planificación Anual de Inspecciones Integrales
- Planificación Mensual de las Inspecciones
- Programación Mensual de Inspecciones Integrales.
- Preparación de la Inspección.
- Realización de la Inspección.
- Realización del Informe de Inspección.
- Difusión de los resultados de la Inspección.



- **Planificación Anual de Inspecciones Integrales:** Solamente está implementado el registro de la cantidad estimada de inspecciones en el año, por sector y por aeropuerto, pero no contiene el sistema de matrices con los factores de incidencia para el cálculo teórico, con el agregado del ajuste empírico, que se realiza en programa Excel, fuera del **SIGESTO**.
- **Planificación Mensual de Inspecciones:** Se realiza a través del **SIGESTO**. Pero se tiene que recurrir al Programa Excel para conocer el desvío al cumplimiento de la Planificación Anual.
- **Programación Mensual de Inspecciones Integrales:** Se realiza a través del **SIGESTO**. Contiene una descripción resumida sobre en qué consiste la inspección.
- **Preparación de la Inspección:** La obtención de los formularios necesarios para la toma de datos en campo como así también para la confección de los informes, no se obtiene del **SIGESTO**. Se obtiene de las bases de datos en Excel, que posee cada Gerencia.
- **Realización de la Inspección:** Tareas de campo.
- **Realización del Informe de Inspección:** Se efectúan en los formularios y Check-list obtenidos de los archivos en Word y Excel. No se obtienen del **SIGESTO**.
- **Difusión de los Resultados de la Inspección:** Se actualizan con los resultados de la inspección las bases de datos en los archivos de Word y Excel creados para la gestión en cada Gerencia, como así también se emiten "Novedades de Inspección", no figurando los mismos en **SIGESTO**, salvo información del Departamento de Calidad.

4.10 Manejo de cenizas

4.10.1. No hay plan de manejo de cenizas (Ushuaia, Trelew y El Calafate)

Trelew: PPPFA y Plan de Manejo de Cenizas se encuentra a cargo de la ANAC y/o de la Armada Argentina

Ushuaia: a este respecto, se encuentra pendiente la interpretación del contrato de concesión por parte de la Gerencia de Asuntos Jurídicos, en cuanto a determinar qué documentación le corresponde elaborar tanto a la Provincia como al Concesionario.

El Calafate: **se remitió nota** al Concesionario reiterando el pedido de remisión del Plan de Manejo de Cenizas

4.11. Sanidad Aeroportuaria



4.11.1. El Aeropuerto no cumple con los requisitos estipulados en el Reglamento de Sanidad Aeroportuaria aprobado por Resolución ORSNA 18/08 (Ushuaia)

Se está gestionando por ante las autoridades responsables las acciones necesarias a fin de regularizar el Servicio de Sanidad Aeroportuaria en el Aeropuerto Internacional de Ushuaia "Malvinas Argentinas".

4.12. Las instalaciones del Aeropuerto de El Calafate y Trelew no poseen un Centro de Atención al Usuario vía telefónica (TOTEM) ni folletos informativos que brinden asesoramiento al usuario sobre sus derechos y los servicios a los que puede acceder.

En el momento de instalar las Terminales Operativas Telefónicas de Enlaces Mutuos (TOTEM) brindando la posibilidad de conectarse con el Organismo mediante un 0800-999-ORSNA, se consideró tanto la importancia del turismo en el Aeropuerto como la cantidad de pasajeros por año, esta es la razón de que no se encuentren contemplados en los Aeropuertos citados.

En cuanto a la folletería si bien es enviada a todos los Aeropuertos con regularidad es difícil controlar su distribución, teniendo en cuenta estos inconvenientes el Organismo se encuentra abocado a contar con una mayor presencia y penetración de su imagen en los Aeropuertos para lo cual ya se han encargado banners y se halla en estudio un cambio de imagen del ORSNA.

Con relación a la recomendación general de efectuar inspecciones a los aeropuertos de manera planificada, periódica y regular, se pondrá en práctica el contar con inspectores para asistir al Departamento de Medio Ambiente de este Organismo Regulador.

Por último, se ofrecerá cooperación del Departamento de Medio Ambiente del ORSNA a la Gerencia de Planificación Federal y Seguridad Aeroportuaria del mismo, a fin de definir y analizar acciones tendientes a limitar la quema de basurales en las proximidades del aeropuerto; cuestiones que si bien son de incumbencia de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) en el ámbito de cuestiones relativas a la Seguridad Operacional y Peligro Aviario, las mismas son monitoreadas por la citada Gerencia.

Anexo III - Análisis del descargo

El Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos es el encargado de regular, controlar y fiscalizar todos aquellos servicios que se prestan a los pasajeros y usuarios en los aeropuertos integrantes del Sistema Nacional de Aeropuertos. Entre las misiones y objetivos del ORSNA enumeradas en el artículo 14 del Decreto de su creación, se cuenta la de: propender a la obtención de la infraestructura aeroportuaria adecuada para satisfacer las necesidades de la actividad aeronáutica y asegurar su eficiente explotación. También le atañe al ORSNA velar por la operación confiable de los servicios e instalaciones aeroportuarias, debiendo ejercer la función de coordinar el desempeño de los distintos organismos y dependencias gubernamentales con atribuciones y/o vinculación directa o indirecta con la actividad aeroportuaria, para lo cual estará facultado para petitionar o instar al cumplimiento de los servicios a cargo de los mencionados organismos y dependencias gubernamentales.

En este sentido, le compete al ORSNA la regulación y el control de todos aquellos aspectos que hacen a la seguridad de los bienes y de las personas en el ámbito de la aerostación, como lo sostienen las observaciones y recomendaciones vertidas en el informe de auditoría.

Observación AGN

4.1. Infraestructura

4.1.1. Los expedientes por los que tramitan los proyectos de ampliación y remodelación de los Aeropuertos presentan deficiencias.

En el Expediente ORSNA N° 00338-2009 (proyecto de ampliación y remodelación del Aeropuerto de Trelew) se constató que:

- a) No surgen constancias que acrediten la presentación de la Memoria descriptiva del Proyecto en general ni documentación o memorias técnicas particulares.²⁷
- b) No se encuentra evidencia en el expediente que se haya realizado el estudio de “Impacto Ambiental”, según lo estipulado en el Punto 4.11 del Pliego de Licitación.²⁸
- c) A la fecha de firma del Acta de Recepción (14/10/2010) no consta documentación que acredite la reubicación o eliminación del surtidor de combustible en plataforma (ver observación 4.2.4.).

Por otra parte, en el Expediente ORSNA N° 00201-07 (proyecto de remodelación de Terminal de Pasajeros del Aeropuerto de El Calafate) se verificó que:

- a) Desde octubre de 2005 hasta agosto de 2010 no se tienen constancias de movimientos en el expediente.
- b) No consta ninguna documentación relativa al Proyecto ejecutivo como así tampoco la aprobación del ORSNA, CRA ni PSA.
- c) No hay constancias de documentación inherente a las obras a realizar por la Administración General de Vialidad Provincial (AGVP).²⁹
- d) No se registran actuaciones que permitan inferir que las observaciones y/o consideraciones del ORSNA, el CRA y la PSA fueron efectivamente subsanadas.

²⁷ En los proyectos de El Calafate y Ushuaia sí se presentaron.

²⁸ En los proyectos de El Calafate y Ushuaia sí se realizaron.

²⁹ Quien por Acta Acuerdo del 27/07/2006 asume la responsabilidad técnica y económica de la ejecución de las obras de ampliación.

Descargo ORSNA:

Expte: ORSNA N° 338-2009 (Proyecto de ampliación y remodelación del Aeropuerto de Trelew)

- a) La memoria descriptiva del proyecto se encuentra desarrollada con anterioridad en la Oferta Técnica de la empresa LONDON SUPPLY para la "Licitación Pública Nacional e Internacional N° 1/08 para la Concesión de Obra Pública de Remodelación, Ampliación, Administración, Funcionamiento y Explotación de la Estación de Pasajeros del Aeropuerto Internacional Almirante Zar y Áreas Concesionadas de la Ciudad de Trelew".

Las memorias técnicas particulares se encuentran incorporadas en el Anexo II del expediente e incluyen: normas para el movimiento y estacionamiento de aeronaves en plataforma: memoria de cálculo de vías de escape, memoria de cálculo de superficies, planillas de carpinterías y planos técnicos con especificaciones en lo concerniente a arquitectura, señalética de emergencia, flujos circulatorios de pasajeros.

Asimismo, en el Anexo I se encuentran planos técnicos de arquitectura, demolición, planta general del proyecto, instalaciones eléctricas, contra incendio, termomecánicas y sanitarias.

- b) La ejecución de la Licitación fue llevada a cabo por la Municipalidad de la Ciudad de Trelew, en la Provincia del CHUBUT; quien fue la encargada de elaborar los pliegos de la licitación, observar su cumplimiento y finalmente, realizar la recepción de la obra. La Municipalidad, que además es la Autoridad competente en medio ambiente en la ciudad, dejó constancia en la Recepción Provisoria de fecha 14/10/2010 que la totalidad de los trabajos incluidos en el pliego fueron ejecutados en un todo de acuerdo a las especificaciones técnicas exigidas.

- c) La reubicación del surtidor *de* combustible ubicado en la plataforma y cercano a la nueva pasarela de embarque no formó parte de la obra en cuestión. El área de movimiento no se encuentra concesionada a la Empresa LONDON SUPPLY, ya que la misma tiene la concesión de la Terminal de Pasajeros únicamente. Las habilitaciones en el área de movimiento corresponden a la Autoridad Aeronáutica, entre ellas la manga telescópica.

Expte: ORSNA N° 201-2007 (Proyecto de Remodelación de Terminal de Pasajeros del Aeropuerto de EL CALAFATE).

- a) El Expediente 201/07 fue creado el 31/05/2007. Al mismo se le incorporó documentación desglosada del expediente anterior N° 209/04. La obra en cuestión comenzó a desarrollarse el 15/01/2010; esa es la razón por la que no hubo movimientos en los años anteriores.
- b) Las obras a realizar por la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE VIALIDAD PROVINCIAL (AGVP) son: remodelación de la terminal propiamente dicha, edificio operativo y edificio para la PSA (la obra en cuestión del expediente). Esto puede verificarse en el Acta Acuerdo firmado entre la AGVP y la empresa LONDON SUPPL y el 27/07/2006 y que consta a fojas 151.

Análisis del descargo:

Expte: ORSNA N° 338-2009

a) Si bien la memoria descriptiva del proyecto fue relevada por esta auditoría como parte de la oferta técnica de la empresa, ésta fue considerada insuficiente para la etapa de ejecución de la obra y/o proyecto ejecutivo a aprobar por el Organismo, en tanto no reunía los elementos básicos que una Memoria Descriptiva usualmente contiene; de hecho las

Memorias Descriptivas de los restantes aeropuertos de London son más completas y detalladas. No obstante estas consideraciones previas, puede admitirse que la documentación, aunque insuficiente, se encontraba en el expediente, por lo cual se da por subsanado el punto a) de la observación.

b) Es claro que la Autoridad competente es la Municipalidad de Trelew, sin embargo, consideramos que el estudio de impacto ambiental, como toda otra documentación relevante, debe estar contenida en el expediente.

c) Remitimos al análisis del descargo del punto 4.2.4.

Expte: ORSNA N° 201-2007

a y b) En relación a estos dos puntos cabe destacar que el plazo de tiempo en que el expediente no tiene movimiento, coincide con la etapa del desarrollo del proyecto de obra, por lo que la mención del ORSNA aludiendo a que en el año 2010 comienza la obra, resulta irrelevante, dado que se observa que la documentación inherente al proyecto no está contenida en el mencionado expediente.

No se produce descargo a los demás puntos de la observación. Por las consideraciones vertidas se mantienen la observación y su recomendación.

Observación AGN

4.2. Instalaciones contra Incendios.

4.2.1. Las Torres de Control de los Aeropuertos de Ushuaia y Trelew no se ajustan a lo normado en el Cuadro de Protección Contra Incendios.

Con el dictado de la Resolución ORSNA N° 58 del 11/12/2006, se implementa el Reglamento *Cuadro de Protección Contra Incendios* de aplicación en todos los Aeropuertos integrantes del SNA. Dicha instrucción, entre otros aspectos, detalla los requisitos que deben satisfacer las instalaciones aeroportuarias en materia de seguridad contra incendios. Su objeto es proporcionar a los Explotadores de los aeropuertos del SNA, la Normativa que proporcione el conjunto de condiciones de situación, construcción y extinción relativas a la protección contra incendio, *que deban aplicarse en todos los edificios situados dentro del predio aeroportuario, tales como terminales de pasajeros, hangares, torres de control, terminales de carga y demás instalaciones vinculadas con la actividad aeroportuaria.*

Así por ejemplo *La Torre de Control deberá contar en todos los casos con avisadores manuales y detectores de incendio, que se instalarán en todas las plantas involucradas en el mismo complejo edilicio del sector operativo de la Torre. Deberá establecerse una señal punto a punto entre la Torre y el Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios del Aeropuerto* (punto 3.3.13). Asimismo, *...deberá existir además de la escalera propia del edificio, una escalera externa tipo gato o marinera, que conecte el sector operativo con el nivel de escape al exterior.* (punto 3.2.21).

Cabe consignar que corresponde a la Autoridad Aeronáutica (ANAC) otorgar el conforme técnico operativo correspondiente a la torre de control, por resultar un edificio que presta servicio al control del tránsito aéreo. No obstante, la Torre de Control está comprendida dentro de las instalaciones aeroportuarias que especifica el Punto 2.2 de la Resolución 58/06, con lo cual debe ajustarse a los requisitos enumerados.

En cuanto a la actividad de control, se ha verificado que de las inspecciones realizadas por el ORSNA no surgen constancias que el Organismo examine las Torre de Control de los Aeródromos en cuestión. La única intervención del ORSNA radica en verificar si poseen escalera tipo gato o marinera.

En consecuencia, con el objetivo de verificar tales requerimientos, en las tareas de relevamiento a los Aeropuertos se constató que:

En el caso de Ushuaia y Trelew, la Torre de Control no responde a varias exigencias del Cuadro de Protección contra Incendios (falta de correcta ubicación de los matafuegos y su señalización, pulsadores de alarma o avisadores manuales, carteles de señalización de emergencias, sensores de humo y fuego).

Descargo ORSNA:

Las TWR son áreas supervisadas, controladas y operadas por la Autoridad Aeronáutica (ANAC).

El sector de la TWR corresponde a un área de seguridad restringida que tiene asignado nivel 6, en tanto que la esfera de incumbencia del ORSNA alcanza los sectores correspondientes a los niveles 1 a 5.

La TWR del Aeropuerto de Ushuaia fue construida con anterioridad a la creación del ORSNA, y la concesión de dicho Aeropuerto a la empresa London Supply es anterior a la creación tanto del ORSNA como del SNA.

Las TWR de los Aeropuertos de Ushuaia y Trelew se encuentran fuera del alcance de las respectivas concesiones (otorgadas por la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur y por la Municipalidad de Trelew, respectivamente) y, por ende, fuera del alcance de la regulación y control de este Organismo Regulador.

Análisis del descargo:

Es necesario aclarar que en el informe de auditoría se ha consignado claramente que “... corresponde a la Autoridad Aeronáutica (ANAC) otorgar el conforme técnico operativo correspondiente a la torre de control, por resultar un edificio que presta servicio al control del tránsito aéreo. No obstante, la Torre de Control está comprendida dentro de las

instalaciones aeroportuarias que especifica el Punto 2.2 de la Resolución 58/06, con lo cual debe ajustarse a los requisitos enumerados.”

Por lo expuesto las consideraciones efectuadas por el ORSNA con respecto a los distintos niveles de seguridad en los que tendría incumbencia el Organismo, o que la TWR del Aeropuerto de Ushuaia fue construida con anterioridad a la creación del ORSNA no aclaran la situación planteada dado que, como ya fuera dicho, “con el dictado de la Resolución ORSNA N° 58 del 11/12/2006, se implementa el Reglamento Cuadro de Protección Contra Incendios de aplicación en todos los Aeropuertos integrantes del SNA.”

En consecuencia las consideraciones del organismo auditado ratifican las observación efectuada y su recomendación, las que, por lo tanto se mantienen.

Observación AGN

4.2.2. Los Aeropuertos de Ushuaia, El Calafate y Trelew no cumplen con la normativa vigente en relación a la cartelería y señalización que deben poseer los matafuegos e hidrantes.

Según la Norma IRAM 10005, parte 1 (Colores y señales de seguridad – Colores y señales fundamentales) y 2 (Colores y señales de seguridad – Aplicación de los colores de seguridad en señalizaciones particulares), la ubicación y señalización de los matafuegos e hidrantes deben cumplir ciertos requisitos, los que se grafican seguidamente:

Durante el relevamiento de las terminales pudo constatar que la cartelería es deficiente o inexistente. A modo de ejemplo, se compara la señalización en el Aeropuerto de Trelew y la correcta como lo es en el Aeropuerto de Puerto Madryn (no operado por London Supply):

Descargo ORSNA:

Con respecto a la cartelería, se ha requerido al Concesionario de los respectivos aeropuertos la regularización de la falencia en las áreas afectadas.

Análisis del descargo:

Las consideraciones del auditado ratifican la observación efectuada y su recomendación, las que, en consecuencia se mantienen.

Observación AGN

4.2.3. El servicio de provisión de agua contra incendio del Aeropuerto de Trelew se encontraba interrumpido en la fecha en que la AGN realizó el relevamiento de las instalaciones, no habiéndose contratado hasta ese momento los trabajos de reparación de la avería.

En la comisión concretada al Aeropuerto de Trelew los días 24 y 25 de agosto de 2011, el Administrador nos informó que se encontraba suspendido el servicio de agua contra incendio debido a la rotura de un caño maestro ubicado a la altura del primer hidrante de la playa de estacionamiento, muy cerca del tanque de reserva principal, circunstancia que pudo ser constatada durante el relevamiento como lo muestran las siguientes fotografías:

Esta avería trae como consecuencia la falta de alimentación a los hidrantes de la terminal (tanto internos como externos), postes hidráulicos (en plataforma) y postes auxiliares; en definitiva la terminal se encontraba desprotegida frente a un eventual incendio.

Pudo constatarse además, que no se estaban realizando trabajos de reparación de la avería y según se nos informó, no se habían contratado los trabajos de reparación de la misma.

Descargo ORSNA:

Se verificó la situación y es de conocimiento del ORSNA que a la fecha se encuentra superada y rehabilitado el servicio.

Análisis del descargo:

Si bien el ORSNA alega que a la fecha se encuentra superada y rehabilitado el servicio, no aporta nuevos elementos como para acreditar que el servicio de agua contra incendios en dicho Aeropuerto haya sido restablecido. Asimismo, si bien podría encontrarse subsanada esta situación, al tratarse de hechos posteriores a los relevamientos, no podemos dar por certificado lo informado por el ORSNA. Por lo tanto, se ratifica la observación efectuada aunque la recomendación de haberse efectivizado, resulta extemporánea.

Observación AGN

4.2.4. En la plataforma del Aeropuerto de Trelew se encuentra ubicado en forma inconveniente un surtidor de combustible.

La ubicación de este surtidor de combustible de YPF ha generado una serie de reclamos debido a los inconvenientes surgidos de su afectación a las obras de Remodelación y de la instalación y habilitación de la pasarela telescópica:

Nota del Administrador del 14/08/2009 al Jefe de la Base Aeronaval, solicitándole (como propietario del predio donde se encuentra el surtidor) la reubicación del surtidor;

Nota ANAC C.E. 366/09 del 18/11/2009 del Jefe de Aeródromo Trelew al Director Regional Sur (Departamento de Infraestructura de la ANAC) informando sobre la inquietud relacionada al desplazamiento del surtidor de combustible y destacando que para la instalación de la pasarela telescópica, la ubicación actual del mismo constituye un obstáculo;

Nota ANAC N° 006/09 del 30/11/2009 del Director Nacional de Infraestructura y Servicios Aeroportuario al ORSNA adjuntando copia del informe producido por el Jefe del Aeropuerto en relación a los inconvenientes surgidos como consecuencia de la afectación de las obras de Remodelación de la Aeroestación al sector ocupado por la planta de combustible;

Nota ANAC Ref: Exp. N° 2647485 del 04/12/2009 del Director Regional Sur al Director Nacional de Infraestructura y Servicios Aeronáuticos informando que el emplazamiento de una manga de embarque en cercanías del surtidor de combustible, constituirá un potencial riesgo para las operaciones en plataforma y además se verá restringido el radio de giro para aeronaves de gran porte;

Memo ORSNA de GPFySA N° 023/10 del 28/01/2010 a GEyCIA -emitiendo opinión favorable sobre la reubicación del mencionado surtidor, entre otras observaciones.

Asimismo se mencionan a continuación los Informes de Fiscalización del ORSNA, en donde se destaca la problemática en cuestión:

Informe de Fiscalización de Obra SAVT-100630-PP del 30/06/2010 *...No se han realizado todavía ningún tipo de trabajos destinados a reubicar el surtidor de combustible para aeronaves localizado en el margen de plataforma, lindero a la mencionada manga (hecho que penaliza momentáneamente la utilización de la misma);*

Informe de Fiscalización de Obra SAVT-100722-PP del 22/07/2010: ídem que el anterior.

Por último, del relevamiento efectuado por el equipo de auditoria, pudo verificarse y confirmarse la inadecuada ubicación del surtidor en plataforma, próximo a la manga telescópica de embarque de pasajeros. Las siguientes fotografías ilustran el potencial riesgo puesto de manifiesto en las notas mencionadas precedentemente:

Descargo ORSNA:

Se remite a 4.1.1 c)

La reubicación del surtidor *de* combustible ubicado en la plataforma y cercano a la nueva pasarela de embarque no formó parte de la obra en cuestión. El área de movimiento no se encuentra concesionada a la Empresa LONDON SUPPLY, ya que la misma tiene la concesión de la Terminal de Pasajeros únicamente. Las habilitaciones en el área de movimiento corresponden a la Autoridad Aeronáutica, entre ellas la manga telescópica.

Análisis del descargo:

Es de conocimiento de esta AGN, como se ha dicho en el informe, que la ANAC es la Autoridad de Aplicación en la materia. Debe recordarse que entre las facultades que posee el ORSNA se encuentra la de propender a la obtención de la infraestructura aeroportuaria adecuada, como así también velar por la operación confiable de los servicios e instalaciones aeroportuarias. No obstante ello, en el informe de auditoría se enumeran las distintas intervenciones del ORSNA emitiendo opinión sobre esta problemática relativizando de esta forma, su posición respecto a la no incumbencia en la materia.

Por lo tanto, se ratifican la observación efectuada y su recomendación, las que, en consecuencia se mantienen.

Observación AGN

4.2.5. El predio del estacionamiento de los Aeropuertos de Ushuaia y El Calafate no poseen servicio contra incendio, infringiendo el numeral 3.3.8 del Cuadro de Protección Contra Incendio³⁰.

³⁰ Ver punto 3.5 a) de Aclaraciones Previas

En el Aeropuerto de Ushuaia, London Supply solicitó³¹ autorización para instalar 6 carros porta matafuegos de 10 Kg cada uno en reemplazo de los hidrantes que deberían colocarse para evitar, de este modo, el congelamiento de cañerías.

Sin embargo, durante el relevamiento efectuado por esta AGN se verificó que los carros portátiles contra incendio no estaban en el predio del estacionamiento. Según se nos informó en esa oportunidad, los carros habrían sido retirados para ser acondicionados en “nichos”; con lo cual el predio se encontraba sin servicio de protección contra incendios.

En el caso del Aeropuerto de El Calafate, se observó que el predio del estacionamiento no posee el servicio previsto de agua contra incendio, aún cuando se verificó la existencia de dos nichos hidrantes frente a la aerostación.

En este orden se nos informó que no está previsto en la obra de ampliación de la playa de estacionamiento la instalación de un servicio de agua exclusivo o el equipamiento con carros de incendio. Sin embargo, este requerimiento será necesario en tanto la superficie de la playa ampliada superará la estipulada en la reglamentación.

Descargo ORSNA:

Ushuaia: Este Organismo ha autorizado el reemplazo de hidrantes fijos por matafuegos, debido al congelamiento de las cañerías.

El Calafate: la terminal se encuentra en construcción. Se verificará al momento del Conforme a Obra si ha quedado cubierta la observación que se formula.

Análisis del descargo:

³¹ Mediante Nota del 26 de mayo de 2009

Ushuaia: Lo expuesto por el auditado ha sido expresado en el informe de auditoría. No obstante la falencia grave detectada es que dichos carros portátiles no se encontraban ubicados en el predio, quedando como se ha dicho desprotegido el lugar ante un eventual siniestro.

Calafate: El informe de auditoría hace mención a que si bien el predio cuenta con dos nichos hidrantes frente a la aerostación, los mismos son insuficientes y no cumplen con la normativa imperante.

En relación a la falta de servicio en el proyecto de ampliación de la playa de estacionamiento, el ORSNA expone que se verificará al momento del Conforme a Obra, a lo que sostenemos que alguna acción de carácter preventivo sería más efectiva para la subsanación del inconveniente.

Por lo tanto, se ratifican la observación efectuada y su recomendación, las que, en consecuencia se mantienen.

Observación AGN

4.3 Pista

4.3.1 La pista del Aeropuerto de Trelew presenta irregularidades superficiales, déficit de mantenimiento y contaminación con caucho.

Las losas de hormigón que componen el pavimento de la pista presentan signos de agotamiento estructural (en la Fig. 1 se observa un detalle de una deficiencia conocida como “piel de cocodrilo”) por lo que se deberá programar una reparación o repavimentación de la misma. También se aprecia rotura de los bordes de las losas con desprendimiento de material y juntas que denotan un mantenimiento deficiente (Fig. 2 y 3).

En el sector de cabecera de pista se observa una notable contaminación con caucho (producida por el impacto de las ruedas de las aeronaves), lo que denota también un déficit de las correspondientes tareas de mantenimiento. La fotografía siguiente fue tomada en cabecera de la pista:

Resulta importante destacar que las pistas con depósitos de caucho se ven disminuidas en sus capacidades de adherencia, sobre todo en condiciones de pista mojada, donde se presenta el fenómeno conocido como *hidroplaneo*³².

Conforme a ello el CRA (ahora la ANAC) aprobó, mediante la Disposición N° 01/2003 la *Norma para la Determinación del Coeficiente de Fricción en Pavimentos de Pistas No Cubiertas de Hielo o Nieve*, en donde define la metodología a emplear para la determinación del coeficiente de fricción de la superficie del pavimento de una pista y los criterios para fiscalizar, tanto su mantenimiento como las medidas correctivas que hubieran de implementarse en caso de tener que restituir la resistencia al deslizamiento, en dicha pista. Además, mediante una escala de valores numéricos, brinda indicación confiable a los operadores aéreos y a la jefatura del aeropuerto sobre si se ha producido, o no, algún tipo de disminución en la adherencia neumático-pavimento que afecta la capacidad de detención de las aeronaves en condiciones adversas del estado superficial de la pista. Si los valores de rozamiento se encuentran por debajo del mínimo tolerado, se procede con las tareas de descontaminación. Durante las tareas de relevamiento en este aeropuerto no pudieron obtenerse los valores de las mediciones realizadas en pista de este indicador superficial.

En este orden, resulta imprescindible eliminar los depósitos de caucho, para mantener las características físicas de la superficie en condiciones apropiadas, conservando las condiciones originales de las áreas; ya sea para mantener en perfecto estado el señalamiento diurno y nocturno, las pinturas reflectantes, las juntas de dilatación y por supuesto, la eficiencia de frenado de las aeronaves. Durante las tareas de relevamiento se constató que el caucho cubre las señalizaciones de la pista.

Con respecto a las incumbencias en la materia, las autoridades del aeropuerto indicaron que las tareas de mantenimiento de la pista son de exclusiva responsabilidad de la Armada Argentina (el área operativa no ha sido entregada en concesión, por lo cual, el

³² Pérdida de control por la falta de adherencia entre neumático y pavimento.

Contrato no incluye obras ni servicios en las áreas de pista, calles de rodaje ni plataforma). No obstante, debe mencionarse que en los aeropuertos de El Calafate y Ushuaia (este último por medio del Acta de Recomposición Contractual del 25/06/1999) se han transferido al Concesionario las operaciones de mantenimiento de la pista.

Por último, durante el relevamiento fue observado humo que por acción del viento atravesaba la pista el que, eventualmente, podría disminuir la visibilidad en las operaciones. Según se nos informó proviene de la quema de un basural en las inmediaciones del aeropuerto y no se trata de un hecho esporádico en tanto es un basural estable. Las siguientes fotografías ilustran la presencia de humo:

Descargo ORSNA:

El ORSNA tiene previsto la ejecución de obras en el área de movimiento del Aeropuerto de TRELEW, obras a ejecutar con fondos del Fideicomiso. Asimismo con fecha 7 de diciembre de 2011 se envió Nota ORSNA N° 1330-11 a la Armada Argentina solicitando tenga a bien informar a este ORSNA la gestión adoptada como explotador del área de movimiento respecto de las tareas de descontaminación de caucho de la pista 06-24.

A continuación se describe una breve memoria descriptiva de los trabajos previstos: "Rehabilitación, Ampliación de Pavimentos e Instalación de Nuevas Ayudas Visuales de la Pista, Calles de Rodaje y Plataforma del Aeropuerto Almirante ZAR de la Ciudad de TRELEW, Provincia del CHUBUT".

La infraestructura operativa está compuesta por una única pista, la 06-24 de 2560 metros de largo y 45 metros de ancho, con márgenes de 3 metros de ancho hacia cada lado. A continuación de ambas cabeceras, se encuentra una zona de parada de aproximadamente 50 metros. La clave de referencia del

aeropuerto es 4C, lo que implica que pueden operar sin restricciones aeronaves tipo B-737, MD-80 o A-320.

Características del Proyecto:

Proyecto incluye los siguientes aspectos:

- Ampliación de Plataforma Comercial.
- Adecuación de la Demarcación Diurna de Plataforma existente.
- Adecuación Geométrica de Calles de Rodaje.
- Readecuación de Márgenes de Pista.
- Readecuación de Franjas de Seguridad.
- Repavimentación de la Pista 06-24.
- Instalación de un nuevo Sistema de Ayudas Visuales para Categoría I (Uno) de operación de la pista y la ejecución de obras complementarias de Repotenciación Eléctrica. Instalación Nuevo Balizamiento de Alta Intensidad Pista 06-24.

“... dado que el área operativa del Aeropuerto (lado aire) no ha sido entregada en concesión, los servicios de mantenimiento y limpieza de la pista corresponden a la Armada Argentina" (ver informe: 3.3.3. último párrafo)

Análisis del descargo:

Conforme lo expresado por el auditado, la subsanación de las irregularidades detectadas en la Pista, en especial los problemas estructurales, se producirá con la ejecución de nuevas obras, tal como esta auditoría lo ha recomendado. Mientras tanto, se insiste sobre la contaminación con caucho y las deficiencias superficiales (juntas, etc.), las que deberán ser subsanadas con tareas de mantenimiento periódico.

Por lo tanto, se ratifican la observación efectuada y su recomendación, las que, en consecuencia se mantienen.

Observación AGN

4.4. Peligro aviario

4.4.1. No se encuentran aprobados los Planes de Prevención de Peligro Aviario y Fauna conforme a la normativa vigente.

El 21/05/2007 la Disposición CRA³³ N° 37/07 aprobó la Directiva CRA N° 01/07 *Control de Peligro Aviario y Fauna*, actualizando la normativa a fin de incrementar la eficacia del sistema de control de la fauna en los aeródromos.

El 23 del mismo mes la Fuerza Aérea Argentina por Nota FAA N ° 5662022, comunicó la nueva normativa al ORSNA, poniendo en su conocimiento que los aeropuertos del SNA deberán realizar una nueva presentación de los Planes de Peligro Aviario y Fauna, conforme a la nueva reglamentación.

Por su parte el ORSNA mediante Nota de la GFySA N° 56/07 del 07/11/2007 informó a London Supply el cambio de normativa.

³³ Comando de Regiones Aéreas

Posteriormente, el 12/08/2008 la FAA mediante Nota N° 571953 comunicó al ORSNA, que los plazos para la presentación de los planes son: a) Ushuaia: 60 días; b) El Calafate: 240 días; y el resto de los aeropuertos concesionados del SNA (entre los que se encuentra Trelew): 560 días.

El ORSNA notificó dichos plazos al Concesionario por Nota N° 1024 del 20/10/08, siendo los vencimientos de presentación: a) Ushuaia: Diciembre de 2008; b) El Calafate: Junio de 2009; y c) Trelew: Mayo de 2010.

Posteriormente el Organismo intimó a London Supply a la presentación de los Planes de Previsión de Peligro Aviario, mediante notas remitidas el 22/05/2009 y el 16/12/2009 (N° 967/09).

Respecto al aeropuerto de Trelew, recuérdese que en tanto el área operativa no ha sido entregada en concesión, el Contrato no incluye obras ni servicios en las áreas de pista, calles de rodaje ni plataforma. Conforme lo previsto en la Directiva CRA N° 1/07, una vez analizado y aprobado el Programa de Prevención de Peligro Aviario y Fauna elaborado por el Jefe del Aeropuerto, la Autoridad Aeronáutica (ANAC) debe remitirle a sus efectos una copia autenticada del mismo al ORSNA.

Para el caso de Ushuaia, a partir de Enero de 2010 comenzó un intercambio de misivas entre el Concesionario, el ORSNA, la Gobernación de Tierra del Fuego, y la ANAC, sobre intimaciones a London Supply para presentar los planes de prevención, y a la solicitud de prórroga por parte del Concesionario.

En este sentido, la ANAC por Nota N° 72/10 del 11/03/2010 informó al ORSNA que a esa fecha, no tiene registro de recepción del Plan de Prevención de Peligro Aviario y Fauna del aeropuerto de Ushuaia, cuyo plazo venció en Diciembre de 2008.

Luego, el ORSNA instó (por Nota N° 456/10 el 27/05/2010) a la gobernación de Tierra del Fuego a su perentoria presentación, por corresponder al Concedente (la Provincia), la responsabilidad sobre el control del peligro aviario y fauna, según lo previsto en el artículo

sexto, inciso c, apartado 6 del Acta de Recomposición Contractual celebrada el 25/06/2009 entre la Provincia y London Supply.

Finalmente, para el aeropuerto de El Calafate, el 05/01/2010 el Concesionario envió al ORSNA el Plan del año 2010. Este plan fue observado por la ANAC (Nota del 10/05/10), atento a que debe cumplimentar con los artículos 1 y 17 de la Resolución de la Secretaría de Ambiente N° 108/06, quedando notificado el Organismo el 09/06/2010.

El Concesionario solicitó al ORSNA el 17/06/2010 una prórroga para la presentación del respectivo Plan, la cual fue otorgada por Nota N° 39 del 11/08/2010 con el conforme de la ANAC, venciendo la presentación del Plan en Febrero de 2011.

Cabe consignar que durante el relevamiento al Aeropuerto de El Calafate efectuado en Julio de 2011, se nos informó que dicho Plan aun no había sido presentado.

La descripción que precede, permite observar una considerable dilación de los plazos que va entre los 9 a 26 meses, tomando como referencia el 20/10/2008 (Notificación al Concesionario de los plazos para la presentación de los Planes), y Febrero 2011 (vencimiento de la presentación de los planes).

Consecuentemente, la demora en la presentación de los planes de prevención y su pertinente aprobación, desvirtúa el carácter “preventivo”, toda vez que la prevención consiste en prever un daño o un peligro, anticipándose para impedirlo, a través del previo conocimiento de las causas y factores que lo originan.

Por otra parte, el constante cambio climático y ambiental, la migración de aves, el acostumbamiento de la fauna a los métodos aplicados, entre otros, tornan imprescindible la presentación y consecuente aprobación de los planes en tiempo y forma, ya que realizarlo tardíamente, produciría la aplicación de medidas en un escenario distinto de aquel que se tuvo en cuenta al proyectarlas.

Descargo ORSNA:

Trelew: "el área operativa no ha sido entregada en concesión"; "el Contrato no incluye obras ni servicios en las áreas de pista, calles de rodaje ni plataforma". "Conforme lo previsto en la Directiva CRA N° 1/07, una vez analizado y aprobado (por la ANAC) el Programa de Prevención de Peligro Aviario y Fauna elaborado por el Jefe del Aeropuerto, la Autoridad Aeronáutica (ANAC) debe remitirle a sus efectos una copia autenticada del mismo al ORSNA" (4.4.1. séptimo párrafo).-

Ushuaia: La Concesión "determina que el Concedente (la Provincia) asume la exclusiva responsabilidad sobre el combate de peligro aviario" (v. 3.3.1. sexto párrafo). "el ORSNA instó (por Nota N° 456/10 el 27/05/2010) a la gobernación de Tierra del Fuego a su presentación, por corresponder al Concedente (la Provincia), la responsabilidad sobre el peligro aviario y fauna, según lo previsto en el artículo sexto, inciso c, apartado 6 del Acta de Recomposición Contractual celebrada el 25/06/2009 entre la Provincia y London Supply" (v. 4.4.1 décimo párrafo). El expediente relativo a la documentación que debe presentar ante el ORSNA el Concesionario del Aeropuerto de Ushuaia ha sido remitido a la Gerencia de Asuntos Jurídicos para que se expida acerca de cuál es la documentación que en virtud del contrato de concesión suscripto entre la Provincia y la empresa concesionaria le corresponde emitir a aquella y cuál a éste y qué mecanismos idóneos habrán de emplearse, en su caso, para recabar de la Provincia el cumplimiento de sus obligaciones en la especie.

El Calafate: Ante un nuevo pedido que el Concesionario formuló través del ORSNA, la ANAC le concedió una prórroga para la presentación del Programa, prórroga que aún no se encuentra vencida.

Análisis del descargo:

Lo manifestado por el Organismo no agrega nuevos elementos de juicio que modifiquen la observación formulada, ya que los referidos Planes de Prevención de Peligro Aviario y Fauna no se encuentran aprobados conforme a la normativa vigente.

Por lo tanto, se ratifican la observación efectuada y su recomendación, las que, en consecuencia se mantienen.

Observación AGN

4.4.2. Las planillas utilizadas por el ORSNA al efectuar las inspecciones no se encuentran actualizadas.

Las planillas de inspecciones realizadas el 28/08/2008, 11/12/2008 y 17/09/2010 hacen referencia a la Disposición de la FAA N° 38/04. Sin embargo dicha Disposición fue derogada por la Disposición CRA N ° 37/07, como se observa en 4.4.1. Consecuentemente, las planillas no están actualizadas conforme a la normativa vigente.

Descargo ORSNA:

Se ha procedido a modificar los check list correspondientes a dichas inspecciones, actualizando el número de la norma en vigencia.

Análisis del descargo:

Las consideraciones del auditado ratifican la observación efectuada y su recomendación, las que, en consecuencia se mantienen.

Observación AGN

4.4.3. Las inspecciones no se realizan con la periodicidad que se requiere, habiendo transcurrido un tiempo significativo desde las últimas llevadas a cabo.

Las únicas inspecciones de supervisión realizadas por el Organismo en el período auditado, a efectos de comprobar los métodos utilizados para la dispersión de aves, fueron:

Trelew: 28/08/2008.

El Calafate: 11/12/2008.

Ushuaia: 17/09/2010.

De dicho análisis surge que durante 2009 no se han realizado inspecciones sobre Peligro Aviario y Fauna, en ninguno de los tres aeropuertos concesionados a London Supply. Además, se observa que existe un lapso de más de dos años en los que no se los ha inspeccionado: en el caso de Trelew y Calafate no se han verificado inspecciones después de 2008 y en el caso de Ushuaia no hay constancias de inspecciones realizadas durante 2008 y 2009.

Conforme lo expuesto, no se realiza un seguimiento periódico para constatar el cumplimiento de las condiciones exigidas por la reglamentación y verificar, en su caso, la subsanación de deficiencias detectadas en anteriores registros.

Descargo ORSNA:

Trelew: 6/4/11

El Calafate: 14/4/11 (cercos) - No se pudo realizar inspección posterior por la irregularidad de los vuelos por el problema de cenizas.

Ushuaia: No se pudo realizar inspección con posterioridad a agosto de 2011 debido a que las frecuencias de vuelos hacia Ushuaia se vieron afectadas por nubes de ceniza que afectaron las rutas y por ende, la programación en tiempo y forma de las inspecciones.

Análisis del descargo:

Debe aclararse que el período auditado abarca inspecciones realizadas en el lapso 2007-2010, mientras que el ORSNA hace referencia a inspecciones realizadas durante el año 2011.

Por lo tanto, al no objetar el Organismo el significativo período de tiempo sin inspecciones se ratifican la observación y su recomendación.

Observación AGN

4.4.4. Durante el relevamiento a los aeropuertos de Ushuaia y Trelew se visualizaron aves y otras especies en el interior de los predios.

Particularmente en Ushuaia se observaron numerosas aves sobrevolando la pista y sus inmediaciones, principalmente del lado colindante con el canal de Beagle el que presenta significativa actividad de fauna (ver foto), remarcándose que justamente la parte del perímetro que limita con el canal no posee cerco perimetral (como se describirá en la observación 4.5). También dentro del predio se observó gran cantidad de conejos.

Por su parte, en la aerostación de Trelew, también la fauna es importante, habiéndose verificado la presencia de liebres y martinetas en inmediaciones de la pista e incluso en el sector de plataformas, como se aprecia en las siguientes fotografías:

Descargo ORSNA:

VER 4.4.1

Trelew: Responsabilidad de la Autoridad Aeronáutica (confección del PPPAF, a través del JA, y control de ejecución del mismo por parte de la ANAC). Se le solicitó a la ANAC que una vez aprobado el PPPAF remita un ejemplar al ORSNA, el cual no ha sido remitido hasta la fecha

Ushuaia: se remitió nota a la Provincia solicitándole la remisión de PPPAF

Análisis del descargo:

Las consideraciones del auditado no se refrieren a la actividad de fauna descripta en la observación, limitándose a referenciar la situación de la aprobación de los correspondientes Planes, lo que ya se ha tratado en 4.4.1. Por lo tanto, se ratifican la observación efectuada y su recomendación.

Observación AGN

4.5. Cerco y camino perimetral

4.5.1. Tanto el cerco como el camino perimetral de los Aeropuertos presentan deficiencias, que persisten en el tiempo sin ser resueltas.

Como ya se ha dicho en Aclaraciones Previas (Punto 3.4.C) del presente, el Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria (PNSA) establece una serie de requisitos técnicos que debe reunir el perímetro del aeropuerto.

Del relevamiento de las Inspecciones realizadas por el ORSNA durante 2007, 2008, 2009 y 2010 surge que:

1) Aeropuerto de Ushuaia: el camino perimetral no es continuo por accidentes geográficos: aproximadamente 1.000 metros no se pueden recorrer próximos al alambrado por la existencia de una barrera natural y no hay cerco en el sector contiguo al Canal de Beagle. Este camino no es pavimentado o asfaltado (solo enripiado). El cerco perimetral no posee la cartelería correspondiente y la zona libre o despejada que lo circunda es limitada.

2) Aeropuerto de Trelew: el camino perimetral no es asfaltado (es de suelo consolidado) y no es continuo; *La PSA no puede recorrerlo por no tener vehículo*. Informe de Calidad de Servicios SAVT-101201-PP (01/12/2010). El cerco posee cartelería reglamentaria sólo en los portones, la zona libre se presenta sólo en el lado interno del Aeródromo.

3) Aeropuerto de El Calafate: el cerco perimetral no posee murete inferior de hormigón, no se respeta la zona libre o despejada de 3 m externa e interna en todo su perímetro y el cerco no posee la cartelería correspondiente, mientras el camino perimetral es de suelo consolidado, transitable, pero no asfaltado como es exigible.

Es importante destacar que las deficiencias descriptas persisten en el tiempo sin ser resueltas pese a que se han realizado en los tres Aeropuertos importantes remodelaciones y cambios en sus instalaciones. En efecto, durante la inspección realizada por esta AGN pudo comprobarse que en:

Ushuaia

En compañía del Jefe de operaciones de pista y con un móvil del Aeropuerto la comisión de servicios recorrió todo el predio aeroportuario verificando el estado del cerco y camino perimetral. De dicho procedimiento surge que:

- En varios puntos del trayecto se ha encontrado que el cerco presenta partes rotas por animales o vandalismo.
- El camino perimetral “no” es continuo por accidentes geográficos y es enripiado o solamente huella en algunos tramos.

- Hay aproximadamente 1000 m que no se pueden recorrer próximos al alambrado por accidentes topográficos.
- Es sólo transitable en algunos sectores con vehículos doble tracción y en época invernal se dificulta bastante su recorrido.
- No hay cerco en el sector colindante con el Canal de Beagle.
- No posee la cartelería correspondiente y la zona libre es limitada.
- Se detectaron cuatro portones de doble hoja sin carteles de advertencia y el portón principal (lado oeste) con un gran boquete a un lado.
- Hay sectores donde faltan los tres hilos de alambre de púas.
- El murete perimetral es de malla metálica y en varias secciones carece de la misma o ha sido removida.

El Calafate

En compañía del Administrador con un móvil del Concesionario se recorrió todo el predio aeroportuario verificando el estado del cerco y camino perimetral. De dicho procedimiento surge que:

- El estado del cerco es relativamente bueno, es del tipo olímpico acorde a las medidas establecidas con remate de tres hilos de alambre de púas.
- El camino perimetral “no” es continuo, es solamente huella muy difícil de transitar y en algunos tramos imposible.
- Hay aproximadamente 600 m que no se pueden recorrer próximos al VOR (sólo caminando).

- En algunos sectores es sólo transitable con vehículos doble tracción y en época invernal se dificulta su recorrido.
- No posee la cartelería correspondiente.
- Se detectaron 3 portones de doble hoja sin carteles de advertencia.
- No posee murete perimetral.

Trelew

En compañía de la PSA, se recorrió todo el predio aeroportuario verificando el estado del cerco y camino perimetral. De dicho procedimiento surge que:

- El estado del cerco es muy bueno, es del tipo olímpico acorde a las medidas establecidas con remate de tres hilos de alambre de púas.
- El camino perimetral es enripiado y solamente huella en algunos tramos.
- No posee la cartelería correspondiente.
- Se detectaron dos portones de doble hoja sin carteles de advertencia.
- La PSA cuenta con vehículo propio, con lo cual ya puede recorrerlo. (Subsanándose de esta manera lo observado por el ORSNA en el Informe de Calidad de Servicios SAVT-101201-PP de fecha 01/12/2010).

Descargo ORSNA:

Ushuaia: En cuanto al cerco, camino y zona despejada externa, cabe señalar que el Doc. 8973/5 de OACI refiere que " ... las barreras naturales tales como canales, fosos, barrancas, etc., pueden a veces utilizarse eficazmente como un segmento del límite entre la

parte pública y la parte aeronáutica siempre que no proporcionen menos protección que la que se obtiene mediante vallas".

Cartelería: la misma es instalada a requerimiento de la PSA y en los lugares que la misma designa, no existiendo hasta la fecha requerimiento alguno que al efecto haya formulado dicha autoridad.

Trelew: Camino perimetral: el área operativa no está concesionada; el mantenimiento del camino perimetral está a cargo de la Armada Argentina.
Cartelería: la misma es instalada a requerimiento de la PSA y en los lugares que la misma designa, no existiendo hasta la fecha requerimiento alguno que al efecto haya formulado dicha autoridad.

El Calafate: En cuanto a la ausencia de murete de hormigón en la parte inferior del cerco perimetral, cabe señalar que el mismo fue construido encontrándose en vigencia la Resolución 383/01, que en su punto 219 establecía que "Cuando la Autoridad Competente AVSEC (D.N.P.A.) así lo determine, deberá reforzarse la seguridad del alambrado perimetral mediante la construcción de encadenado de hormigón armado en su parte inferior, de 0,20 metros de espesor por 0,35 de altura, quedando embutida la parte inferior del alambrado al momento del llenado".

Corresponde reseñar que por Nota ORSNA 829/11 se le solicitó al Concesionario que remitiera un proyecto de adecuación del camino perimetral. El Concesionario contestó que carecía de recursos. La Gerencia de Regulación Económica Financiera del ORSNA refirió que había que cursar el requerimiento a la Provincia (autoridad de aplicación del contrato de concesión), a fin de que acordara con el Concesionario el modo de implementar la realización de las obras.

Se requerirá a la Provincia, a fin de que evalúe la situación y coordine con el Concesionario el aporte de recursos necesarios para adecuar el camino perimetral a la normativa vigente, colocar en el cerco perimetral un murete inferior de hormigón y para que

arbitre los medios tendientes a despejar la zona externa al cerco en las partes no comprendidas en el área concesionada.

Asimismo, se requeriría al Concesionario para que proceda a despejar la zona interna al cerco, en la parte del perímetro donde ello corresponda, en el caso del área externa no corresponde al Concesionario, dado que es un cerco perimetral y no operativo (Programa Nacional de Seguridad).

Cartelería: la misma es instalada a requerimiento de la PSA y en los lugares que la misma designa, no existiendo hasta la fecha requerimiento alguno que al efecto haya formulado dicha autoridad.

Análisis del descargo:

Con relación a que una barrera natural (en este caso el canal de Beagle) pueda suplir al cerco perimetral, más allá de que parecería lógico, entendemos deberá ser el ORSNA quien defina si el canal sustituye eficazmente la función del cerco, puesto que es el mismo Organismo que en sus inspecciones destaca que “...no hay cerco en el sector del Canal de Beagle”.

En cuanto a la cartelería de los tres Aeropuertos inspeccionados, si bien como resalta el ORSNA es instalada a requerimiento de la PSA, le corresponde al Organismo Regulador velar por la operación confiable de los servicios e instalaciones aeroportuarias, debiendo coordinar el desempeño de los distintos organismos y dependencias gubernamentales solicitándoles toda clase de información que resulte conducente para la seguridad aeroportuaria.

Para El Calafate, hace notar el ORSNA en su descargo que al momento de la construcción del cerco estaba vigente una resolución que establecía la ejecución de un encadenado de hormigón armado en lugar del murete inferior del cerco. No obstante, es el mismo Organismo el que en sus inspecciones observa como deficiencia la ausencia del murete inferior.

Para el camino perimetral del mismo aeropuerto, debe aclararse que el período auditado abarca inspecciones realizadas en el lapso 2007-2010, indicándose en el informe las deficiencias que persisten en ese período, mientras que el ORSNA hace referencia a una Nota posterior al período analizado. Por éste y los comentarios vertidos en el párrafo precedente el descargo es inconsistente en este punto.

Finalmente para el mismo aeropuerto, el ORSNA reconoce en definitiva las deficiencias que presenta tanto el cerco como el camino perimetral al informar que requerirá de la Provincia y del propio Concesionario la coordinación y ejecución de las medidas correctivas, en línea con nuestras recomendaciones.

Por lo tanto, se ratifican la observación efectuada y su recomendación.

Observación AGN

4.6. Seguros

4.6.1. Las pólizas de Seguro tenidas a la vista no contienen la cláusula que obliga al asegurador a notificar al Concedente (Provincia o Municipio) y al ORSNA cualquier omisión de pago por parte del Concesionario.

Con respecto al Aeropuerto de Trelew el punto 4.9 párrafo 6 del Pliego de Bases y Condiciones impone que las pólizas *preverán expresamente la obligación del asegurador de notificar al Concedente y al ORSNA, ante cualquier omisión de pago por parte del Concesionario.*

De las cuatro pólizas de seguros entregadas por el ORSNA correspondientes a dicho Aeropuerto, tres de ellas no contienen la mencionada cláusula y la restante no pudo constatarse por tratarse de un certificado de cobertura incompleto.

En el mismo sentido y en relación al Aeropuerto de El Calafate, el punto 9 del Pliego de Licitación determina que la póliza *Deberá contener una cláusula de obligación del*

asegurador de notificar al concedente cualquier omisión o incumplimiento del Concesionario con anticipación mínima de 15 días respecto de la fecha en que dicho incumplimiento, pudiera determinar la caducidad o pérdida de la vigencia de la póliza en forma total o parcial.

Según lo expuesto se verificaron que de las dos pólizas entregadas por el ORSNA correspondientes a este Aeropuerto, una no contiene la cláusula de omisión de pago y la restante no pudo verificarse por tratarse de un certificado de cobertura incompleto.

Debe aclararse que existen pólizas de seguros que no han podido ser relacionadas con el Aeropuerto al que corresponden. Asimismo varios de los certificados de cobertura presentan deficiencias tales como: documentación y anexos incompletos; no puede establecerse si se trata de una renovación o alta y no consta el número de Póliza.

Descargo ORSNA:

Con relación a las pólizas de seguros contratadas por los explotadores de aeropuerto, las cuales son registradas e incorporadas al sistema SIGESTO en el módulo que fuera diseñado específicamente para ello, se informa que difiere sustancialmente la función del ORSNA en materia de seguros según cuál sea el grupo de Aeropuertos de que se trata, tal como fuera expresado en la opinión del auditado al PROYECTO DE INFORME DE AUDITORÍA, identificado como Actuación AGN N° 375/08.

En este sentido, se reitera que para los Aeropuertos del Grupo "A", administrados por el Concesionario AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A., la función del ORSNA es mucho más específica y el control mucho más rígido, estando prevista inclusive la contratación del seguro por parte del Concedente, a cargo del Concesionario y bajo apercibimiento de afectar la Garantía de Cumplimiento de Contrato, en caso de

incumplimiento por parte del Concesionario, de las obligaciones que surgen del Decreto 163/98, Numeral 18 "Seguros".

Por otra parte, para el caso de los Aeropuertos del Grupo B, la función del ORSNA es distinta, estando principalmente enfocada al conocimiento del estado de situación de estos Aeropuertos, en materia de seguros y al eventual asesoramiento y emisión de recomendaciones a los Explotadores y/o Concedentes, Provinciales o municipales, según cada caso.

Para mayor abundamiento, corresponde señalar lo estipulado en el Decreto 1799/07, donde se incorpora como una acción a desarrollar por la ANAC la de "Intervenir en la determinación de los riesgos asegurables de los aeródromos no concesionados".

De esta manera, se refuerza lo dicho acerca de que la injerencia del ORSNA sobre este tipo de seguros es meramente informativa, toda vez que su regulación y supervisión está expresamente asignada a otros organismos públicos, nacionales o Provinciales según el caso.

Por otra parte, actualmente se encuentra en plena ejecución la consultaría para la determinación de los riesgos asegurables que necesariamente debe cubrir el Concesionario y/o Administrador de los aeropuertos, incluyendo la cobertura de responsabilidad civil, así como los montos mínimos a ser asegurados, en cumplimiento de lo expresamente estipulado en el Decreto N° 375/97 Numeral 17,8, tal como fuera adelantada en la opinión del auditado al PROYECTO DE INFORME DE AUDITORÍA, identificado como Actuación AGN N° 375/08, Y que incluye expresamente el análisis del aeropuerto de Ushuaia.

No obstante lo expuesto, se atiende la recomendación efectuada por la AGN, razón por la cual se procederá a encarar las acciones necesarias para solicitar la inclusión de la totalidad de las cláusulas contenidas en el marco regulatorio.

Análisis del descargo:

El auditado reconoce la recomendación e informa que procederá a encarar las acciones necesarias para solicitar la inclusión de la totalidad de las cláusulas contenidas en el marco regulatorio. Por lo tanto, se ratifican la observación efectuada y su recomendación, las que, en consecuencia se mantienen.

Observación AGN

4.7. Planes de Neutralización de Emergencias

4.7.1. Los Planes de Neutralización de Emergencias y Evacuación no se encuentran actualizados, ni han sido debidamente aprobados.

Mediante Nota ORSNA N° 781 del 13/09/2010 se informa que: *...Si bien dichos Planes son aprobados por el Organismo, los mismos no requerirían adecuaciones o modificaciones anuales, en tanto no se observen cambios estructurales o condiciones que alteren las rutas de emergencia o los riesgos emergentes en las Aeroestaciones.*

Los tres Aeropuertos tratados en la oportunidad, merecen nuevas presentaciones de los referidos Planes, dadas las modificaciones y ampliaciones que fueron y son efectuadas hasta la fecha...

Dicha Nota transcribe en forma cronológica las actuaciones desarrolladas en los respectivos expedientes:

A) Aeropuerto de Ushuaia (Expte. ORSNA N° 1123/02)

Por Nota London Supply (08/06/2007), la Empresa adjunta Plan de Neutralización de Emergencias y Plan de Evacuación firmados exclusivamente por la empresa, faltando la firma correspondiente del Jefe de aeropuerto.

Por Nota ORSNA N° 488/07 (24/07/2007) se realizan observaciones al Plan. Se pone en conocimiento la solicitud de la intervención del Jefe del aeropuerto. Esta nota es reiterada

por Nota ORSNA N° 1023/08 (20/10/2008) la que otorga un plazo de 10 días para una nueva presentación.

Por Nota de fecha 27/05/2009 London Supply adjunta planos de evacuación.

Por Nota ORSNA N° 103/09 (30/01/2009), se solicita Plan de Neutralización. Se informa que se encuentran a disposición modelos tipos de documentación que se podrán solicitar por correo electrónico. Esta nota es reiterada por Nota ORSNA N° 935/09 (01/12/2009).

Finalmente, por Nota ORSNA N° 579/10 (02/07/2010) se solicita Plan de Neutralización, y se informa que se encuentran a disposición modelos tipos de documentación que se podrán solicitar por correo electrónico.

B) Aeropuerto de Trelew (Expte. ORSNA N° 1003/02)

Por Nota London Supply de fecha 24/04/2007, la empresa adjunta Plan de Emergencia. El Concesionario informa que los documentos no fueron firmados por el jefe del aeropuerto.

Por Nota ORSNA N° 201/09 (06/03/2009) y Nota ORSNA N° 579/10 (02/07/2010) se solicita Plan de Neutralización, informando que se encuentran a disposición modelos tipos de documentación que se podrán solicitar por correo electrónico.

C) Aeropuerto de El Calafate (Expte. ORSNA N° 1279/02)

Por Acta de Reunión de Directorio N° 8/06 (28/11/2006) el ORSNA aprueba el Plan de Neutralización del aeropuerto presentado por el Concesionario el 9/03/2006.

Por Notas ORSNA N° 201/09 (06/03/2009) y 579/10 (02/07/2010) se solicita un nuevo Plan de Neutralización, debido a los cambios producidos en la Infraestructura del aeropuerto, informando en dichas notas que se encuentran a disposición modelos tipos de documentación que se podrán solicitar por correo electrónico.

Como puede observarse luego de la cronología detallada por el Organismo, en ninguno de los casos los referidos Planes fueron actualizados.

Posteriormente a la Nota ORSNA N° 781/10, particularizando el Aeropuerto de Trelew y con fecha 4/11/2010 London envía la versión 2010 del “*Plan de Neutralización de Emergencias y Evacuación*”, a efectos de su evaluación y aprobación. No obstante el ORSNA le informa al Concesionario mediante Nota N° 038-11 del 21 de enero de 2011 que...*al respecto, y como condición previa para su aprobación, ese Concesionario deberá remitir, dentro de los 30 días hábiles de recibida la presente, una nueva versión para el año 2011 en curso, en el que se deberá incluir los planos correspondientes al PLAN DE EVACUACIÓN indicando las vías de escape y puntos de encuentro,*

El siguiente cuadro reseña la presentación de los Planes, la falta de actualización y la intervención del ORSNA:

Por la misma Nota (N° 781) el ORSNA entrega copias de los respectivos *Planes de Neutralización de Emergencia y Evacuación* correspondiente a los tres aeropuertos. De su análisis se desprende que:

a) Los Planes entregados no se encuentran actualizados. Cabe destacar que los tres Aeropuertos sufrieron modificaciones importantes de infraestructura y servicios (incluyendo El Calafate que está en pleno proceso de desarrollo de su infraestructura), lo cual ameritaría una nueva presentación en función de los cambios efectuados.

b) Los Planes de Ushuaia y Trelew no poseen planos en escala apropiada, donde se indiquen las rutas de egreso en la emergencia, ni indicaciones de los elementos instalados mediante cartelería y señalética dispuestos en las puertas de salida/emergencia, de los procedimientos de evacuación y puntos de reunión.

c) En cuanto a la modalidad de aprobación, sólo en el caso de El Calafate el Plan presentado originalmente (año 2006) ha sido aprobado por Acta de Directorio del ORSNA. Tampoco se encuentran aprobados por la ANAC.

d) Los Planes no especifican firmantes ni responsables; no contienen planos, ni autorizaciones o aprobaciones. Tampoco constan notas de presentación o de elevación a las autoridades que correspondan.

Por otra parte, de las inspecciones realizadas por el equipo de auditoria a los tres Aeropuertos concesionados pudo verificarse que Ushuaia³⁴ y Trelew carecen de la cartelería correspondiente en donde se expongan los Planes de Evacuación como se muestra en el aeropuerto de El Calafate:

Descargo ORSNA:

Ushuaia: Resaltando el tiempo transcurrido desde que refirió haberle requerido a la Provincia la actualización del plan (en función de las refacciones edilicias efectuadas), ha de remitírsele al Concesionario un proyecto de nota (con copia a la Dirección de AIUMA y a la Gobernadora de la Provincia) requiriendo al Concesionario la remisión de la versión 2012 del plan, rubricado por el jefe de aeropuerto, con planos a escala 1:100 o 1 :200, indicando en los mismos rutas de egreso y puertas de emergencia.

Además, en la nota habrá de consignar que aprobado que sea el plan el Concesionario habrá de remitir las actas de entrega y aceptación de funciones para los participantes de los procedimientos; y que deberá notificarse a la administración del aeropuerto que deberá efectuar un simulacro por año, informando al ORSNA la fecha del mismo con suficiente antelación, para programar la presencia del inspector para la evaluación del ejercicio.

³⁴ Observado en 4.7.3

Trelew: El Concesionario presentó el Plan junto con nota del 9/3/11. En relación con las observaciones que el ORSNA anteriormente le formulara al Plan de Evacuación, las mismas fueron subsanadas al indicar las vías de escape y puntos de encuentro.

Sin embargo, debido a que en el plan presentado por el Concesionario faltan las firmas de los responsables, se ha requerido al Concesionario la remisión del plan debidamente suscripto por los mismos.

El Calafate: se ha requerido al Concesionario la remisión de la versión 2012 del plan, rubricado por el jefe de aeropuerto, acondicionando los planos remitidos con anterioridad (escala 1:1 00 o 1:200), indicando en los mismos rutas de egreso y puertas de emergencia.

Además, en la nota habrá de consignar que aprobado que sea el plan el Concesionario habrá de remitir las actas de entrega y aceptación de funciones para los participantes de los procedimientos; y que deberá notificarse a la administración del aeropuerto que deberá efectuar un simulacro por año, informando al ORSNA la fecha del mismo con suficiente antelación, para programar la presencia del inspector para la evaluación del ejercicio.

Análisis del descargo:

Lo manifestado por el auditado ratifica que los Planes de Neutralización de Emergencias y Evacuación no se encuentran actualizados ni debidamente aprobados. Por lo tanto, se ratifican la observación efectuada y su recomendación, las que, en consecuencia se mantienen.

Observación AGN

4.7.2. La práctica de los simulacros de emergencias y evacuación en los aeropuertos concesionados no se efectúa con la frecuencia recomendada.

Conforme las previsiones del artículo 13.5 del ReGUFA, el Concesionario debe capacitar a su personal y poner en práctica el Plan de Neutralización de Emergencia y Evacuación, entendiéndose como práctica la realización de simulacros de Extinción y de Evacuación.

Según las Normas OACI 9137 (Manual de Servicios de Aeropuertos Parte 7, Capítulo 13), la finalidad de los Simulacros de Emergencia, es la de poner a prueba la respuesta de todo el personal interesado; los planes y procedimientos de emergencia, el equipo y las comunicaciones de emergencia. Asimismo prevé la clase de simulacros que se deben realizar, recomendando la frecuencia para llevarlos a cabo, clasificándolos en generales (cada dos años), parciales (una vez cada año que no se realice el general) y simulacros sobre plano (cada seis meses salvo en el que se realice uno general).

De las planillas de inspección del ORSNA (período 2007-2010), no se ha tenido constancia de que London Supply cumpla con la obligación de capacitar al personal en esta materia. Tampoco existen constancias de la realización de simulacros, ni de la continuidad y frecuencia con que son efectuados.

En el trabajo de campo realizado en los Aeropuertos, el Administrador de cada uno de ellos informó que:

- En Ushuaia el último simulacro habría sido realizado en febrero de 2007 (no fue suministrada constancia de la ejecución del mismo).
- En El Calafate el último simulacro habría sido consumado en abril de 2003 (tampoco fue suministrada la correspondiente constancia).
- En Trelew el último simulacro fue ejecutado en noviembre de 2009 (en este caso en particular el Jefe del Aeropuerto entregó un documento que describe el ejercicio realizado y sus resultados).

Descargo ORSNA:

No es aplicable dado que el documento señalado (OACI 9137) trata de emergencia aérea contemplada en el PEA

Se remitió Nota a London Supply: El Concesionario deberá presentar en 30 días planes de capacitación del personal propio y permisionarios para 2012 y fechas previstas para simulacros en las áreas de responsabilidad de la concesión.

Análisis del descargo:

La norma OACI citada es aplicable en toda práctica y/o simulacro que se realice en el ámbito aeroportuario, como su preámbulo lo enuncia: “Los textos del manual se concentran principalmente en asuntos relacionados con la preparación previa de los planes de emergencia de aeropuertos así como en la coordinación entre las diversas dependencias (o servicios) de los aeropuertos”.

Por su parte, el artículo 4.12.- Plan de Emergencia- del ReGUFA establece que corresponde al Jefe del Aeropuerto:

“Emitir, poner en ejecución y mantener actualizado el Plan de Emergencia, en coordinación con los Organismos y Dependencias que cumplen funciones en el ámbito del aeropuerto y con el Explotador del aeropuerto, a satisfacción y aprobación de la Autoridad Aeronáutica y del ORSNA, de acuerdo con las normativa prevista en el presente Reglamento y de la que a continuación se detalla:

.....

"Manual de Servicios de Aeropuertos". Parte 7 –Planificación de Emergencias en los Aeropuertos.

Doc. 9137 (OACI).

.....”

Por los elementos aportados, se mantiene la observación y su recomendación.

Observación AGN

4.7.3. El Aeropuerto de Ushuaia adolece de un sistema de señalización para emergencias y medios de escape.

Lo observado está en contravención a lo normado por el numeral 3.2.20 del Cuadro de protección contra incendios y por la Norma IRAM 10005 II Parte.

Durante la comisión de servicios a la terminal aeroportuaria pudo verificarse que:

- La señalización de emergencia no es suficiente, clara ni visible en toda la terminal.
- No hay datos de los brigadistas a cargo en los distintos turnos y se constató la falta de equipamiento (botas, pantalones, cascos, linternas, etc.).
- No existen carteles con “Instrucciones al público para casos de emergencia”.
- En el interior no se visualizan carteles de salidas de emergencia ni señales informativas, como las que se ilustran a continuación:

Descargo ORSNA:

Se remitió Nota a London Supply: requiriéndole indique la fecha en que implementará el programa de capacitación y adecuación de señalética.

Análisis del descargo:

Lo manifestado por el auditado en su descargo no hace más que confirmar que el Aeropuerto de Ushuaia adolece de un sistema de señalización para emergencias y medios de escape. Asimismo el organismo no adjunta copia de la mencionada nota ni especifica mayores datos (fecha, número, respuesta del concesionario, etc)

Por lo tanto, se ratifican la observación efectuada y su recomendación, las que, en consecuencia se mantienen.

Observación AGN

4.8. Gestión del Concesionario

4.8.1. La administración de los aeropuertos integrantes del grupo no realiza informes de su gestión.

Tal carencia surge de la consulta realizada a los Administradores sobre la elaboración de informes de gestión u otros documentos que resuman las actividades que se desarrollan en el gerenciamiento de las terminales aéreas.

Dichos informes resultan de gran relevancia para conocer el movimiento de pasajeros, facturación del período, egresos, y/o toda documentación de carácter técnico, económico, financiero, que le requiera tanto la Autoridad de Aplicación como el ORSNA, para desarrollar las tareas inherentes a la regulación.

Además de estar previsto como una obligación del Concesionario (por ejemplo numeral 6 j del Contrato de Concesión de Trelew), la elaboración de informes de gestión con cierta periodicidad (al menos anual) es considerada una buena práctica de gestión.

Descargo ORSNA:

Al respecto, cabe destacar que si bien la opinión manifestada por la AGN en este punto resultaría atendible, este Organismo Regulador, en el espectro general de sus competencias específicas, posee mecanismos propios para obtener la información estadística necesaria para el cumplimiento de sus misiones y funciones sin que para ello se requiera específicamente que los Concesionarios o Prestadores privados lleven un registro interno de su gestión comercial.

A mayor abundamiento, cabe destacar que tal como lo señala la AGN en el ítem 3.3.3 de su Proyecto de Informe, el contralor del cumplimiento del contrato para la administración del Aeropuerto de Trelew - mencionado en el punto por contener la obligación del Concesionario de elaborar un informe de gestión - recae en la Municipalidad de Trelew, por ser ésta la concedente y por tanto, la Autoridad de Aplicación del mencionado contrato.

Análisis del descargo:

El auditado en su descargo reconoce la recomendación e informa que resultaría atendible lo manifestado por la AGN, en relación a que los Concesionarios deben realizar informes de su gestión.

Si bien es un atenuante que el Organismo puede obtener datos propios es importante poder complementar y cotejar esta información con la suministrada por el Concesionario para, de esta forma, establecer la confiabilidad de la información suministrada por la empresa. Además, como se ha dicho, la elaboración de informes de gestión con cierta periodicidad (al menos anual) es considerada una buena práctica de gestión.

Por lo tanto, se ratifican la observación efectuada y su recomendación, las que, en consecuencia se mantienen.

Observación AGN

4.8.2. El Concesionario no cumple lo dispuesto en la Ley N° 24.240 y la Resolución de Defensa del Consumidor N° 26/03.

Durante el relevamiento se observó, en los predios de los estacionamientos, la presencia de carteles que limitan o excluyen la responsabilidad de los Concesionarios como locadores de servicios. Dichas manifestaciones se encuentran en oposición a lo dispuesto por la Ley N° 24.240 y la Resolución de Defensa del Consumidor N° 26/03, cuyo objetivo es prevenir la inclusión de cláusulas que infringen los criterios de abusividad previstos en ellas.

Descargo ORSNA:

Compartiendo la inquietud de la AGN con relación a este tema, se informa que se ha incluido expresamente en los check list que llevan los inspectores el control sobre la existencia o no de cartelera que limite la responsabilidad de los Concesionarios y/o Prestadores de Productos y Servicios en los aeropuertos.

En virtud de ello, es dable informar que para el caso de Ushuaia, la cartelera en cuestión ya había sido detectada en la inspección de fecha 31/03/11, motivando el retiro de la misma y de otras con similares características ubicadas en los aeropuertos bajo administración de LONDON SUPPLY, por Nota ORSNA N° 346/11 del 02/05/11 (Se adjunta copia).

Análisis del descargo:

El auditado comparte el análisis de la AGN sobre la irregularidad observada. Por otro lado, el ORSNA informa que en los Aeropuertos Concesionados se procedió al retiro de la cartelera en cuestión, lo que fuera impulsado por el requerimiento efectuado por Nota del ORSNA (la que dice adjuntar pero no llegó con el descargo).

No obstante lo expuesto, durante las tareas de campo efectuadas por la AGN (pocos meses después) se verificó que persisten los carteles que limitan la responsabilidad del Concesionario.

Por lo tanto, se ratifican la observación efectuada y su recomendación, las que, en consecuencia se mantienen.

Observación AGN

4.9. Inspecciones

4.9.1. Las inspecciones que realiza el ORSNA no responden a un Plan anual acordado y preestablecido, según lo establece la Resolución 62/07.

Si bien la base de datos (SIGESTO) contendría la planificación de las inspecciones a ejecutar (todas referidas a los Aeropuertos en cuestión, durante el período comprendido entre 2008 y 2010) dicha base no se encuentra debidamente actualizada.

Del análisis de la base de datos surge que:

- La base no contiene, en forma actualizada, la planificación de las inspecciones a realizar: a abril de 2011 no se encontraba incorporada al SIGESTO la planificación correspondiente al año 2011; la misma situación fue advertida en el primer semestre de 2010 para la planificación de ese año.
- La base está incompleta: El ítem “Resumen de situación” se encontraba incompleto, con la falta de carga de datos, cantidades y porcentajes, no concordantes con las inspecciones realmente ejecutadas.
- Tanto la planificación 2010 como la 2011 no fueron oportunamente incorporadas al SIGESTO. En su defecto, éstas se encuentran en archivos (formato Excel) elaborados por las gerencias respectivas, archivos que sólo enumeran los temas a inspeccionar (Ambiental, Calidad de Servicio, Obras, Seguridad, etc) y la cantidad de inspecciones a realizar por año. Cabe señalar que dichos archivos no pueden ser considerados como base de datos ni forman parte de ella.

- El SIGESTO no tiene incorporado a su sistema la información relevada en las inspecciones, resultando difícil la localización de los informes de inspección en la red interna del Organismo.

Descargo ORSNA:

Las inspecciones responden a un proceso sistémico de planificación a nivel anual en base a factores determinantes de la frecuencia para cada área temática, con el correspondiente ajuste empírico y los planes de ajuste mensuales con la especificación del destino, temática y agente afectado.

En este sentido se efectúa la mejor combinación sobre destinos y asignación de áreas temáticas utilizando de la mejor manera los recursos humanos disponibles. Se utiliza el concepto de "Inspecciones Integrales" por el cual se asigna al profesional que concurre al aeropuerto (principalmente al interior del país) distintas áreas temáticas, que con el auxilio de check-list y siendo capacitados para tales fines pueda efectuar su tarea en forma eficiente. Esto se traduce en ahorros de fondos destinados a Inspecciones.

En el mismo sentido cabe aclarar que el SIGESTO no tiene en ejecución en forma completa el llamado "Módulo de Inspecciones", más aún, el mismo está implementado en un porcentaje muy pequeño de desarrollo y consecuente utilización, lo que genera que no se encuentre en este sistema la totalidad de la información correspondiente al tema en cuestión. Es a través de archivos en Word y Excel creados como herramienta de gestión en cada Gerencia en donde se puede localizar dicha información.

Para dar una idea más clara, se enumeran a continuación las distintas etapas del proceso de una inspección, enunciadas como "Normas de Trámite" en el Numeral 9 del Manual de Procedimientos que son las siguientes:

- Planificación Anual de Inspecciones Integrales
 - Planificación Mensual de las Inspecciones
 - Programación Mensual de Inspecciones Integrales.
 - Preparación de la Inspección.
 - Realización de la Inspección.
 - Realización del Informe de Inspección.
 - Difusión de los resultados de la Inspección.
-
- **Planificación Anual de Inspecciones Integrales:** Solamente está implementado el registro de la cantidad estimada de inspecciones en el año, por sector y por aeropuerto, pero no contiene el sistema de matrices con los factores de incidencia para el cálculo teórico, con el agregado del ajuste empírico, que se realiza en programa Excel, fuera del **SIGESTO**.
 - **Planificación Mensual de Inspecciones:** Se realiza a través del **SIGESTO**. Pero se tiene que recurrir al Programa Excel para conocer el desvío al cumplimiento de la Planificación Anual.
 - **Programación Mensual de Inspecciones Integrales:** Se realiza a través del **SIGESTO**. Contiene una descripción resumida sobre en qué consiste la inspección.

- **Preparación de la Inspección:** La obtención de los formularios necesarios para la toma de datos en campo como así también para la confección de los informes, no se obtiene del **SIGESTO**. Se obtiene de las bases de datos en Excel, que posee cada Gerencia.
- **Realización de la Inspección:** Tareas de campo.
- **Realización del Informe de Inspección:** Se efectúan en los formularios y Check-list obtenidos de los archivos en Word y Excel. No se obtienen del **SIGESTO**.
- **Difusión de los Resultados de la Inspección:** Se actualizan con los resultados de la inspección las bases de datos en los archivos de Word y Excel creados para la gestión en cada Gerencia, como así también se emiten "Novedades de Inspección", no figurando los mismos en **SIGESTO**, salvo información del Departamento de Calidad.

Análisis del descargo:

El auditado fundamenta la realización de una planificación sistemática de las inspecciones, reconociendo a la vez que el SIGESTO “está implementado en un porcentaje muy pequeño de desarrollo y consecuente utilización, lo que genera que no se encuentre en este sistema la totalidad de la información”.

Con respecto a que en los archivos Word y Excel creados en cada Gerencia se puede localizar dicha información, si bien la AGN constató la existencia de dichos archivos, tal cual fue observado, la información contenida en ellos es limitada y no se relevaron otras evidencias donde se encuentre los fundamentos de una planificación sistemática.

Por lo tanto, se ratifican la observación efectuada y su recomendación, las que, en consecuencia se mantienen.

Observación AGN

4.10. Manejo de Cenizas

4.10.1. Los Aeropuertos de Ushuaia, El Calafate y Trelew no cuentan con un Plan de Manejo de Cenizas y Medidas de Mitigación de los impactos producidos por ellas.

Como se mencionara en el punto 3.5. del presente informe, el ORSNA mediante la Resolución N° 37 de 2009, aprobó el “Procedimiento para el Manejo y la Mitigación de los efectos por cenizas volcánicas en los aeropuertos integrantes del SNA”. El citado Procedimiento prevé la aprobación de un Plan que contenga las acciones a efectuar por el Explotador del aeropuerto, incluyendo, además, la obligación de informar al ORSNA de los resultados de las acciones implementadas (art. 8 inc. 4), requisitos que no fueron cumplimentados.

No obstante lo expuesto, en el relevamiento efectuado por la AGN a estos Aeropuertos, las respectivas autoridades informaron que no se han producido actuaciones tendientes a la implementación del referido Plan. Tampoco el Concesionario ha puesto en práctica procedimientos preventivos en el mismo sentido, como cursos al personal para la ejecución de tareas tendientes a la mitigación de los efectos de las cenizas (art. 8 inc. 3).

Debe destacarse especialmente que el relevamiento a los aeropuertos se produjo en medio del fenómeno iniciado el 4/06/2011 por la erupción del Volcán Chileno Puyehue, fenómeno caracterizado por la expulsión de cenizas volcánicas que en forma de nubes (y su posterior acumulación en superficie) siguen afectando notablemente el sistema aeronáutico argentino con la cancelación de vuelos y cierre de aeropuertos. Por efecto de los vientos dirección este-oeste, sus cenizas afectan progresivamente a ciudades y aeropuertos en territorio argentino. Este fenómeno afectó principalmente la Patagonia argentina y si bien los aeropuertos más australes no fueron afectados en forma directa sí lo fue el aeropuerto de Trelew. Por este motivo, la falta de implementación de los planes de mitigación específicos, lo torna un incumplimiento significativo del Concesionario, como también por parte del ORSNA al no instar a la presentación de los mismos.

Según información suministrada por las autoridades del aeropuerto, las acciones llevadas a cabo para mitigar la presencia de cenizas consistieron en tareas elementales: básicamente el soplado de las mismas con aire a presión para removerlas de la pista con el empleo de un equipo precario desarrollado a tal efecto. Complementariamente durante el relevamiento se observó el funcionamiento de una barredora mecánica provista por la Municipalidad de Trelew, como se ilustra con la siguiente fotografía:

Si bien la decisión final de la cancelación de los vuelos corresponde a las líneas aéreas que operan en dicho Aeropuerto, las medidas detalladas no han resultado suficientes o no están acordes a la magnitud del fenómeno, lo que ha resultado que el Aeropuerto se encuentre sin operar durante tanto tiempo (el Aeropuerto de Trelew permaneció sin operaciones durante aproximadamente 66 días).

Descargo ORSNA:

Trelew: PPPFA y Plan de Manejo de Cenizas se encuentra a cargo de la ANAC y/o de la Armada Argentina

Ushuaia: a este respecto, se encuentra pendiente la interpretación del contrato de concesión por parte de la Gerencia de Asuntos Jurídicos, en cuanto a determinar qué documentación le corresponde elaborar tanto a la Provincia como al Concesionario.

El Calafate: **se remitió nota** al Concesionario reiterando el pedido de remisión del Plan de Manejo de Cenizas

Análisis del descargo:

Si bien en cada aeropuerto la obligación de elaborar dicho Plan recae en diferentes actores, es función y responsabilidad del ORSNA coordinar e instar a quien corresponda a

que cumplan con la reglamentación vigente, como lo menciona el Organismo en Nota enviada a El Calafate (la que no se adjunta).

Lo manifestado por el Organismo no agrega nuevos elementos de juicio que evidencien el cumplimiento de la observación formulada, ya que ninguno de los tres aeropuertos cuenta con el Plan de Manejo de Cenizas.

Por lo tanto, se ratifican la observación efectuada y su recomendación.

Observación AGN

4.11. Sanidad Aeroportuaria

4.11.1. El Aeropuerto de Ushuaia no cumple con los requisitos estipulados en el Reglamento de Sanidad Aeroportuaria, aprobado por Resolución ORSNA N° 18/08.

Durante el relevamiento a dicho Aeropuerto se ha constatado, en el sector de la aerostación destinado al servicio, la falta de personal y equipamiento conforme lo establecen la Disposición CRA N° 50/07 y la Resolución ORSNA 18/08.

De la verificación e información recabada *in situ* surge que:

- No se dispone del servicio de un profesional médico (sólo prestan asistencia dos enfermeros del Hospital Regional de Ushuaia que en forma alternada cubren el horario completo de atención).
- No se cuenta con el apoyo de una ambulancia (no hay en locación una unidad permanente; sólo en caso de emergencia se envía una unidad desde el Hospital Regional de Ushuaia hacia el Aeropuerto).
- Se constató la falta de equipamiento y/o elementos mínimos necesarios para la atención de emergencias, como por Ej.: tabla larga de inmovilización pediátrica; silla de 4 ruedas plegable con freno; set de bioseguridad; frazadas térmicas; set de trauma; etc.

Descargo ORSNA:

Se está gestionando por ante las autoridades responsables las acciones necesarias a fin de regularizar el Servicio de Sanidad Aeroportuaria en el Aeropuerto Internacional de Ushuaia "Malvinas Argentinas".

Análisis del descargo:

El ORSNA informa que se están gestionando acciones para regularizar el Servicio, sin aportar mayores precisiones al respecto. Con lo cual se ratifican la observación efectuada y su recomendación, las que, en consecuencia se mantienen.

Observación AGN

4.12. Las instalaciones del Aeropuerto de El Calafate y Trelew no poseen un centro de atención al usuario vía telefónica (denominado TOTEM) ni folletos informativos que brinden asesoramiento al usuario sobre sus derechos y los servicios a los que puede acceder.

*Según el numeral 17.27 del Decreto 375/97, el ORSNA deberá *Informar y asesorar a los usuarios del Sistema Nacional de Aeropuertos sobre sus derechos. Asimismo deberá informar acerca de los servicios a los que pueden acceder los usuarios del Sistema.**

Sin embargo, el Aeropuerto de Ushuaia es el único que cuenta con un enlace telefónico directo al Centro de Atención al Usuario, llamado TOTEM, en el que además de información útil, impresa y expuesta en el mismo, se puede discar y ser asesorado por un operador desde la sede del Organismo.

Asimismo, el ORSNA informó mediante Nota 781/10 que *En materia de información al usuario, en cuanto a sus derechos como así también de los servicios a los que puede acceder, este Organismo confecciona folletos informativos. Los mismos son distribuidos en los distintos Aeropuertos del SNA.*

A pesar de lo expuesto, durante el relevamiento efectuado a estos dos Aeropuertos no se localizaron folletos del ORSNA que brinden información y asesoramiento a los usuarios.

Descargo ORSNA:

En el momento de instalar las Terminales Operativas Telefónicas de Enlaces Mutuos (TOTEM) brindando la posibilidad de conectarse con el Organismo mediante un 0800-999-ORSNA, se consideró tanto la importancia del turismo en el Aeropuerto como la cantidad de pasajeros por año, esta es la razón de que no se encuentren contemplados en los Aeropuertos citados.

En cuanto a la folletería si bien es enviada a todos los Aeropuertos con regularidad es difícil controlar su distribución, teniendo en cuenta estos inconvenientes el Organismo se encuentra abocado a contar con una mayor presencia y penetración de su imagen en los Aeropuertos para lo cual ya se han encargado banners y se halla en estudio un cambio de imagen del ORSNA.

Con relación a la recomendación general de efectuar inspecciones a los aeropuertos de manera planificada, periódica y regular, se pondrá en práctica el contar con inspectores para asistir al Departamento de Medio Ambiente de este Organismo Regulador.

Por último, se ofrecerá cooperación del Departamento de Medio Ambiente del ORSNA a la Gerencia de Planificación Federal y Seguridad Aeroportuaria del mismo, a fin de definir y analizar acciones tendientes a limitar la quema de basurales en las proximidades del aeropuerto; cuestiones que si bien son de incumbencia de la Administración

Nacional de Aviación Civil (ANAC) en el ámbito de cuestiones relativas a la Seguridad Operacional y Peligro Aviario, las mismas son monitoreadas por la citada Gerencia.

Análisis del descargo:

A pesar de las consideraciones vertidas por el ORSNA en su descargo sobre la falta de Enlaces Telefónicos, se entiende que cumplen un papel preponderante, ya que en los referidos TOTEM además de información útil, impresa y expuesta en el mismo, se puede discar y ser asesorado por un operador desde la sede del Organismo, siendo éste el medio mas eficaz de atención y servicio al Usuario.

En cuanto a la falta de folletería el Organismo reconoce tal deficiencia al exponer que se encuentra abocado a un nuevo cambio de imagen y presencia en los Aeropuertos.

Por lo tanto, se ratifican la observación efectuada y su recomendación, las que, en consecuencia se mantienen.

Nota al descargo: los dos últimos párrafos reproducidos es al sólo efecto de respetar el formato de este documento, pero puede advertirse que dichos párrafos se refieren a otro tema.