



PROYECTO DE RESOLUCIÓN

LA HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA NACIÓN

RESUELVE

Dirigirse al Poder Ejecutivo Nacional, a través del Ministerio de Economía y del Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA), a fin de que informe con carácter urgente sobre el estado actual de la concesión del Sistema Nacional de Aeropuertos otorgada a Aeropuertos Argentina 2000 S.A., y sobre la existencia de actos administrativos, acuerdos o actuaciones administrativas vinculadas a eventuales modificaciones, readecuaciones o extensiones contractuales de la misma.

En particular, se solicita:

1. Informe la fecha de vencimiento del contrato de concesión vigente y detalle, en orden cronológico, todas las prórrogas o extensiones de plazo aprobadas, indicando instrumento legal, fecha de dictado y autoridad interviniente.
2. Informe si se ha dictado acto administrativo que disponga la prórroga prevista en el artículo 2° del Decreto 375/1997, indicando su fecha, alcance y notificación al concesionario.
3. Informe si se han otorgado otras prórrogas o extensiones contractuales no comprendidas en los incisos anteriores, indicando su instrumento legal de aprobación y el fundamento jurídico invocado.
4. Informe si existe algún “acta acuerdo de readecuación contractual” o instrumento equivalente relacionado con la concesión, difundido públicamente o registrado en instancias administrativas y, en su caso, remita copia íntegra del mismo, e indique su estado jurídico.



5. Informe si existen negociaciones administrativas en curso vinculadas a la modificación, readecuación o extensión del contrato de concesión del Sistema Nacional de Aeropuertos, y si las mismas se sustentan en el instrumento referido en el inciso d) o en otros antecedentes administrativos, indicando su alcance e incidencia sobre las condiciones contractuales vigentes.
6. Informe el encuadre jurídico invocado para la readecuación, extensión o modificación del contrato de concesión del Sistema Nacional de Aeropuertos en el marco de la Ley 27.742 y la Ley 17.520, indicando los actos administrativos dictados que lo sustenten y si dichos actos dispusieron una extensión del plazo concesional sin requerir un nuevo procedimiento de selección pública.

DIPUTADO NACIONAL ESTEBAN PAULÓN



FUNDAMENTOS

Sr. Presidente:

El presente proyecto de resolución tiene por objeto requerir información al Poder Ejecutivo Nacional respecto del estado actual de la concesión del Sistema Nacional de Aeropuertos otorgada a Aeropuertos Argentina 2000 S.A., así como de eventuales actos administrativos o actuaciones vinculadas a su modificación o extensión contractual.

La iniciativa se motiva en versiones públicas difundidas en medios de comunicación que dan cuenta de posibles instancias de negociación entre autoridades del Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA) y la empresa concesionaria, en el marco de discusiones vinculadas a la extensión del plazo concesional y a distintos encuadres normativos para su instrumentación.

En ese contexto, se recaban antecedentes sobre negociaciones que habrían sido llevadas adelante por el entonces titular del ORSNA, Sr. Leal, hasta su remoción, y aquellas que habrían continuado bajo la gestión de su sucesora, Sra. Noelia Ruiz, en relación con Aeropuertos Argentina 2000 S.A.

Según se informó en una nota periodística del periodista Alejandro Rebossio, publicada el 26/06/2026 en el medio *elDiarioAR*, titulada *“El gobierno de Milei pactó con los Eurnekian prorrogar la concesión de aeropuertos hasta 2056, pero ahora renegocian”*¹, el entonces titular del ORSNA habría suscripto un acta acuerdo con la empresa concesionaria orientada a una posible extensión del contrato, con previsión de prórrogas adicionales, su encuadre en el Régimen de Incentivo para Grandes Inversiones (RIGI) y la eventual consideración de

¹ https://www.eldiarioar.com/economia/gobierno-milei-pacto-eurnekian-prorrogar-concesion-aeropuertos-2056-ahora-renegocian_129_13334403.html



modificaciones en la participación estatal en la empresa. Tras los hechos allí referidos, se habría decidido avanzar en la elaboración de un nuevo instrumento sin su intervención.

Cabe señalar que el Sistema Nacional de Aeropuertos fue establecido mediante el Decreto N° 375/1997, que aprobó el régimen de concesión, adjudicación y explotación aeroportuaria, incluyendo las condiciones aplicables al operador privado adjudicatario, en el marco del proceso de reorganización del sistema aeroportuario nacional. Dicho régimen se integra asimismo con el Decreto N° 500/1997, en cuanto instrumenta aspectos vinculados a la adjudicación de la concesión.

Asimismo, el Sistema Nacional de Aeropuertos se encuentra regido por un marco normativo específico², integrado por tratados internacionales, legislación sectorial y los instrumentos propios del régimen de concesión, incluyendo los pliegos de bases y condiciones que rigen su adjudicación. Este conjunto normativo configura un régimen jurídico particular, en el que las modificaciones, readecuaciones o extensiones contractuales deben encontrar sustento expreso en las normas aplicables y en los actos administrativos correspondientes.

En ese sentido, las eventuales decisiones que impliquen una extensión del plazo concesional no constituyen meras cuestiones de gestión contractual, sino actos que requieren un encuadre jurídico preciso que habilite su dictado dentro del régimen de contratación pública vigente.

En el marco de las versiones públicas difundidas, se ha invocado la posible aplicación de la Ley N° 27.742 (Ley de Bases) y de la Ley N° 17.520 de Concesión de Obra Pública como fundamento para readecuaciones contractuales. Sin embargo, dicho encuadre requiere ser

² Convención de Aviación Civil Internacional (Chicago. 1944), aprobada por Decreto N° 15.110/46, ratificado por Ley N° 13.891; el Decreto-Ley N° 12.507/56, ratificado por Ley N° 14.467 y las Leyes Nros. 13.041 -modificada por la Ley N° 21.515-, 17.285, 17.520-modificada por la Ley N° 23.696-y 19.030: los Decretos Nros. 770/94, 504/95 y 149/96.



debidamente precisado en cuanto a su alcance, especialmente en lo relativo a la habilitación o no de extensiones del plazo concesional sin un nuevo procedimiento de selección pública.

En este sentido, las versiones difundidas respecto de una eventual nueva prórroga del contrato de concesión de los aeropuertos nacionales plantean serios interrogantes institucionales en torno al procedimiento adoptado, al encuadre jurídico invocado y a la utilización de mecanismos excepcionales para la extensión de un contrato de alta relevancia pública, lo que podría implicar un apartamiento de los principios de concurrencia, transparencia y selección mediante procedimientos competitivos que rigen la contratación administrativa.

La prórroga del contrato de concesión de los aeropuertos nacionales implicaría, en los hechos, la vulneración los principios que rigen la contratación estatal —procesos licitatorios, publicidad de pliegos y compulsa entre oferentes—, en tanto se estaría habilitando, mediante una interpretación normativa controvertida, una ampliación sustantiva de las facultades del Poder Ejecutivo Nacional para extender contratos bajo márgenes de discrecionalidad significativos.

La magnitud de las modificaciones contractuales que se estarían considerando —en particular aquellas vinculadas a la extensión del plazo concesional, con proyecciones que, según las versiones difundidas, alcanzarían el año 2056 e incluso una prórroga hasta 2066— exige extremar los estándares de control público, a fin de determinar si las decisiones adoptadas responden efectivamente a criterios de interés público o si, por el contrario, se sustentan en interpretaciones normativas que habilitan márgenes excesivos de discrecionalidad en beneficio de intereses particulares.

Por ello, resulta imprescindible que el Poder Ejecutivo Nacional informe de manera detallada los fundamentos jurídicos, administrativos y contractuales que sustentan la



readecuación, así como las razones por las cuales no se habría optado por mecanismos de selección competitiva.

Esta situación no solo vulnera los principios contractuales que rigen la participación del Estado como parte —bajo el denominado "régimen exorbitante"^{3 4}—, sino que contraría la doctrina de la Procuración del Tesoro⁵ y los lineamientos de la Corte Suprema de Justicia de la Nación⁶, debilitando el vínculo jurídico entre el Estado y un particular respecto de infraestructura clave para la República Argentina.

Por último, cabe señalar que tanto el documento como la nota periodística mencionan un conjunto de inversiones que podrían canalizarse a través del RIGI como justificación de esta decisión. Sin embargo, bajo los principios económicos que rigen los procesos licitatorios, no se explica por qué se optó por la vía de la prórroga en lugar de un nuevo llamado a licitación, que permitiría la libre competencia y reduciría significativamente los costos en favor de las arcas públicas —tal como sucedió, según lo expresado por el propio oficialismo, con la reciente licitación de la Hidrovía—.

Por todo lo expuesto, solicito a mis pares que me acompañen en el presente proyecto de resolución.

DIPUTADO NACIONAL ESTEBAN PAULÓN

³ Potestad de interpretación unilateral y ejecutoria del contrato, el *ius variandi*, el deber de revocar el acto nulo de nulidad absoluta en sede administrativa sin necesidad de acudir a la vía judicial -con conocimiento del vicio por parte del particular-.

⁴ "El régimen exorbitante es el derecho común de la administración", Mg. María José Rodríguez en "Las Cláusulas Exorbitantes en el Contrato Administrativo".

⁵ "...la sola circunstancia que una de las partes contratantes sea la Administración Pública, resulta suficiente para calificar al contrato como de carácter administrativo (...) cuando celebra un contrato el sujeto Estado Nacional, o Provincia de Buenos Aires, o Ciudad Autónoma de Buenos Aires, se dan en forma automática los requisitos que lo califican como administrativo, y por ende su régimen jurídico no puede ser el del Derecho Privado, derecho no común para la Administración" Dictamen 239:418 de la Procuración del Tesoro.

⁶ Fallos "Dulcamara", "Cinplast" y "Pluspetrol".