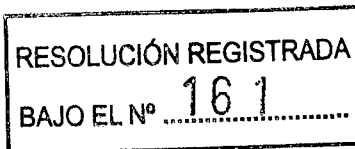




Provincia de Tierra del Fuego, Antártida
e Islas del Atlántico Sur
República Argentina



"2015 - Año del Bicentenario del Congreso de los Pueblos Libres"

USHUAIA 07 JUL 2015

VISTO: El expediente del registro de la Gobernación de la Provincia N° 15373, Letra MO, Año 2006, caratulado "*AMPLIACIÓN AEROPUERTO INTERNACIONAL DE USHUAIA MALVINAS ARGENTINAS*", y

CONSIDERANDO

Que las actuaciones bajo examen se iniciaron el 25 de septiembre de 2006, a partir de sendas presentaciones ante el Gobierno provincial, de parte de la Cámara de Comercio y Otras Actividades Empresariales de Ushuaia; la Cámara de Turismo de Ushuaia; el Instituto Fueguino de Turismo (In.Fue.Tur.) y la Cámara Hotelera y Gastronómica de Ushuaia, en que expresaban la necesidad de ampliar las instalaciones del Aeropuerto Internacional Islas Malvinas, que se encontraba concedida por veinte (20) años, desde el 12 de enero de 1996, a favor de la empresa London Supply S.A.C.I.F.I., fecha en que se suscribió el contrato bajo la figura de la concesión de obra pública.

Que las tasas de embarque y otros ingresos a percibir por el concesionario de la terminal aeroportuaria, fueron originariamente aprobadas a través del Decreto provincial N° 1891/97, como Tasa Interna de Retorno (T.I.R.), equivalente al veintidós coma dos por ciento (22,2%); luego reformulada mediante el Acta de Recomposición Contractual del 25 de junio de 1999, ratificada por el Decreto provincial N° 1035/99 y, posteriormente, por el acta de Recomposición Contractual del 27 de diciembre de 2006, registrada bajo el N° 11687 (fs. 813/817), ratificada por Decreto provincial N° 4879/2006 (v. fs. 1413).

"Las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur son y serán Argentinas"

Que con fundamento en lo previsto en la cláusula decimosexta del acta citada en último término, el 1° de febrero de 2010, el O.R.S.N.A. emitió la resolución N° 02, cuyo artículo 2° aprobó la sobretasa de embarque para los vuelos de cabotaje de pesos veintitrés (\$ 23) para el Aeropuerto “*Malvinas Argentinas*” de la ciudad de Ushuaia.

Que la consulta que se efectúa en esta oportunidad, remite al Informe S.L. y T. N° 2681/14, del 23 de diciembre de 2014 (fs. 2504), en que la Secretaría Legal y Técnica de la Gobernación señaló que había tomado intervención y que se efectuaron observaciones respecto del proyecto de Acta Acuerdo de fojas 2498/2502, que se propicia suscribir con London Supply S.A.C.I.F.I., relativa a la actualización de los valores de las tasas aeroportuarias que se abonan en el Aeropuerto Internacional Malvinas Argentinas de Ushuaia, incrementándola a un importe de pesos ochenta y ocho (\$ 88).

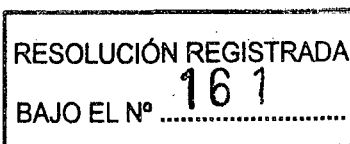
Que en dicho dictamen se sugirió que se diera intervención al Ministerio de Economía a los fines de que, a través de las áreas pertinentes, se realizara un estudio concreto de la razonabilidad del valor de las tarifas a las que aluden las cláusulas segunda, novena y décima del proyecto de Acta Acuerdo.

Que también se recomendó que fuera acompañada la información indicada por el Director Provincial de Estudios Especiales a fojas 2494 vuelta, para la emisión del informe pertinente.

Que en función de las observaciones de la Secretaría Legal y Técnica de la Gobernación, las actuaciones fueron giradas el 30 de diciembre de 2014 al Ministerio de Economía mediante Informe MGJyS N° 2567, desde el cual a su vez, por disposición del señor Ministro de Economía, el 7 de enero de 2015 se solicitó a la Contaduría General de la provincia, la elaboración de un Informe que diera cumplimiento a lo observado en el Informe S.L. y T. N° 2681/14 (fs. 2505 y vta.).



Provincia de Tierra del Fuego, Antártida
e Islas del Atlántico Sur
República Argentina



"2015 - Año del Bicentenario del Congreso de los Pueblos Libres"

Que como consecuencia de dicho pedido, el 20 de enero de 2015, el señor Contador General de la provincia, C.P.N. Daniel MALDONES, emitió el Informe N° 014/15, Letra CONT. GRAL. (fs. 2506/2507), en que manifestó que excedía a esa Contaduría opinar sobre las variables consideradas y de la veracidad de las cifras que podrían representarse a efectos del cálculo de la Tasa Interna de Retorno que se pretende modificar. No obstante lo cual, el Contador General emitió su opinión con las reservas del caso y analizando sólo la documentación contenida en el último cuerpo del Expediente bajo examen, como asimismo respecto del proyecto de Acta Acuerdo inserto desde fojas 2498 a fojas 2502.

Que en primer lugar, indicó que no era factible analizar los conceptos y las cifras expuestas, por cuanto no se adjuntó el detalle de *flujo de fondos* a que remite el proyecto de acuerdo y que, aún si hubiera sido acompañado, únicamente podría efectuarse un control numérico sobre la *sobretasa* por infraestructura reclamada y el mantenimiento del parámetro relativo a la Tasa Interna de Retorno (T.I.R.), pero no una certificación sobre la veracidad de los factores de incidencia que se aducen como sustento.

Que señala seguidamente, respecto de la cláusula novena del proyecto, que no comprendía *porqué* no se habían incluido a efectos del cálculo de la tasa sugerida en la cláusula segunda, los mayores costos allí enunciados, cuando las cláusulas sexta, séptima y octava ya refieren a esos costos.

Que a su vez, entendió que la cláusula décima no debería concurrir a menos de que una normativa superior al convenio lo exigiera de esa forma, lo cual debió ser materia de análisis por parte de la Secretaría Legal y Técnica de Gobierno.

"Las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur son y serán Argentinas"

Que por último manifestó que, de todas formas, el hecho de que se deba imponer por cuestiones contractuales una T.I.R. determinada, hace presumir que, ante la presencia de ingresos fijos por la inmovilidad de la tasa aeroportuaria y, por otro lado, un incremento público y notorio en los costos, no sólo en valores nominales, sino también producto de obras de las mejoras expuestas, difícilmente pueda mantenerse la T.I.R. establecida.

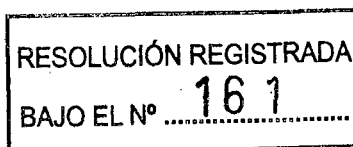
Que giradas las actuaciones a este Tribunal de Cuentas, tomó intervención en primer lugar el señor Auditor Fiscal a cargo de la Prosecretaría Contable, C.P. Rafael Aníbal CHORÉN, quien emitió el Informe Contable N° 60/15, Letra T.C.P. - Prosc. en que expresó que, para verificar si el incremento de la tasa de embarque a pesos ochenta y ocho (\$ 88) resulta razonable, es necesario tener presente las variables analizadas a lo largo de ese Informe, sin perjuicio de otras que se verifiquen en función de la especialización del tema, por las autoridades de la Dirección de Aeronáutica, del Ministerio de Economía, de la Contaduría General, de la Secretaría General dependiente del Ministerio de Gobierno Justicia y Seguridad, de la Secretaría Legal y Técnica u otras autoridades que correspondan.

Que al respecto, consideró que el análisis debía centrarse en establecer del modo más preciso posible los números que dan sustento a la decisión del Gobierno provincial y tener en cuenta el flujo neto de ingresos, que comienza a completar el panorama general ya que refleja las diferencias entre flujos de ingresos y egresos.

Que afirmó que: *“... surge de las actuaciones la inversión en obra en los años 2007, 2008 y 2009 por \$ 28 millones que generan flujos de fondos negativos en esos años habiéndose producido flujos positivos de fondos en los años anteriores donde no se producían erogaciones importantes para la inversión*



Provincia de Tierra del Fuego, Antártida
e Islas del Atlántico Sur
República Argentina

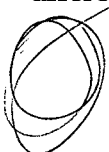


"2015 - Año del Bicentenario del Congreso de los Pueblos Libres"

en obra. Luego en 2010, sin tener que enfrentar erogaciones para la obra se produce una recuperación lógica en 2010, (flujo positivo de \$ 4,5 millones) y empieza a decaer luego en los años siguientes volviéndose negativo en 2013 (-\$ 2 millones) y 2014 -\$ 688.751. Luego y proyectando el incremento de tasa de embarque a \$ 88.- se produce una recuperación inmediata que se posiciona para los años 2016 al 2026 entre los \$ 16 y \$ 26 millones por año de flujo neto de fondos. Es dable destacar que no se han previsto obras para esos años y que la recuperación de la T.I.R. se produce aunque no es posible para quien suscribe estimar si esa Tasa Interna de Retorno se adecua o no a lo pactado originalmente".

Que en relación al impacto económico sobre el habitante de Tierra del Fuego, sostuvo que: "Se indica la relación entre el costo del pasaje y la incidencia de la tasa de embarque sobre ese costo. Al respecto se puede discernir que para el habitante de Tierra del Fuego una Tasa de embarque de \$ 13 representaba en el año 2010 un 1,8% del costo del valor del pasaje tomado como referencia y que llevado el costo de la Tasa de Embarque a \$ 88.- sobre un costo proyectado del pasaje de \$ 4.200.- para el año 2018 esa Tasa de embarque se encontraría en el orden del 2%. Por lo cual desde el punto de vista del bolsillo del ciudadano de Tierra del fuego, el incremento de la tasa no afectaría prácticamente su bolsillo teniendo en cuenta además que la misma se licua a medida que la tarifa del pasaje aumenta".

Que asimismo manifestó que, ese impacto, que se dispersa entre residentes y no residentes de la provincia, tiene su contrapartida en beneficios para las arcas del Gobierno, ya que al unificarlas no sería necesario financiar la diferencia, tal como lo estipula el Acta vigente, equivalente a pesos quince (\$ 15)



"Las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur son y serán Argentinas"

por pasaje y, por otra parte, vería incrementado el canon de concesión en función del nuevo Proyecto de Acta Acuerdo Cláusula Sexta (v. fs. 2501).

Que por último reitera el contador Rafael CHORÉN, que las conclusiones a que arriba en su Informe, representarían una guía mínima de análisis que podría seguirse a los efectos de la resolución de un tema tan complejo.

Que a su turno tomó intervención el Secretario Legal, Dr. Sebastián OSADO VIRUEL, quién emitió el Informe Legal N° 136/2015, Letra T.C.P. - S.L., cuyos términos se comparten y forman parte del presente acto administrativo, por cuanto corresponde su aprobación conjunta con el Informe Contable antes citado.

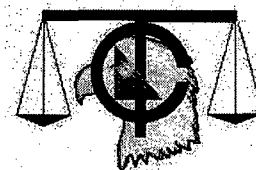
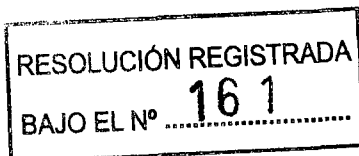
Que en dicho Informe Legal se concluyó que, sin perjuicio de los cálculos relativos a la ecuación económico-financiera del contrato y la razonabilidad del monto de la tasa de embarque propuesta, aspectos que escapan a la incumbencia profesional del área legal de este Tribunal, no se advierten obstáculos legales para la redeterminación de la Tasa Interna de Retorno en cuestión, encontrándose su eventual aprobación supeditada a la correspondiente intervención de la Legislatura Provincial en los términos de la Ley provincial N° 607 y del Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (O.R.S.N.A.).

Que por otro lado, en atención a la significativa importancia de la cuestión y dado que el control de legalidad excede la materia de administración financiera, resultaría prudente poner la situación en conocimiento de la Fiscalía de Estado de la provincia.

Que los suscriptos se encuentran facultados para la emisión del presente acto administrativo, de conformidad con los artículos 2 inciso i) y 27 de la Ley provincial N° 50.



Provincia de Tierra del Fuego, Antártida
e Islas del Atlántico Sur
República Argentina



TRIBUNAL DE CUENTAS DE TIERRA DEL FUEGO
ANTÁRTIDA
E ISLAS DEL ATLÁNTICO SUR

"2015 - Año del Bicentenario del Congreso de los Pueblos Libres"

Por ello,

EL TRIBUNAL DE CUENTAS

RESUELVE:

ARTÍCULO 1º: Aprobar el Informe Contable N° 60/15, Letra T.C.P. - Prosc. Y el Informe Legal N° 136/2015, Letra T.C.P. - S.L., cuyos términos se hacen propios y forman parte del presente.

ARTÍCULO 2º: Dar por concluida la intervención de este Tribunal en el marco del expediente del Visto, en virtud de lo expuesto en los considerandos y en los Informes Contable y Legal aprobados en el artículo precedente.

ARTÍCULO 3º: Notificar a la señora Gobernadora, farmacéutica María Fabiana RIOS, con copia certificada del presente; del Informe Contable N° 60/15, Letra T.C.P. - Prosc.; del Informe Legal N° 136/2015, Letra T.C.P. - S.L. y mediante la remisión del expediente del registro de la Gobernación de la Provincia N° 15373, Letra MO, Año 2006, caratulado "*AMPLIACIÓN AEROPUERTO INTERNACIONAL DE USHUAIA MALVINAS ARGENTINAS*".

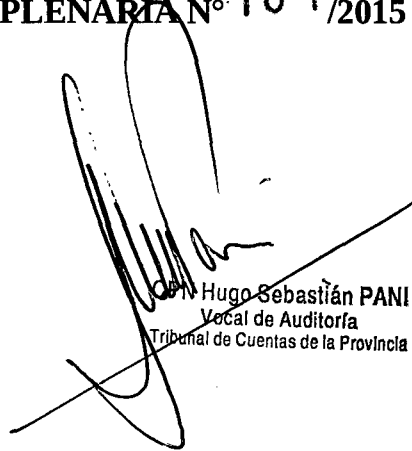
ARTÍCULO 4º: Notificar con copia certificada del presente; del Informe Contable N° 60/15, Letra T.C.P. - Prosc. y del Informe Legal N° 136/2015, Letra T.C.P. - S.L., al señor Presidente de la Legislatura de la Provincia, D. Roberto Luis CROCIANELLI.

ARTÍCULO 5º: Notificar con copia certificada del presente; del Informe Contable N° 60/15, Letra T.C.P. - Prosc. y del Informe Legal N° 136/2015, Letra T.C.P. - S.L., al señor Fiscal de Estado, Dr. Virgilio MARTINEZ DE SUCRE.

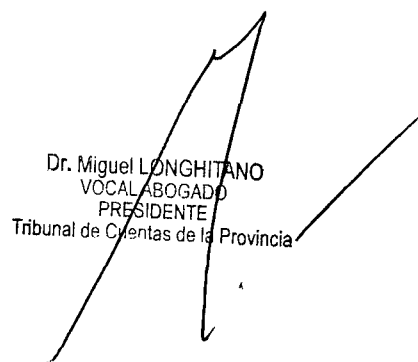
ARTÍCULO 6°: Notificar en la sede de este Organismo al Secretario Legal, Dr. Sebastián OSADO VIRUEL y al Auditor Fiscal a cargo de la Prosecretaría Contable, C.P. Rafael Aníbal CHORÉN.

ARTÍCULO 7°: Registrar. Comunicar. Publicar. Cumplido, archivar.

RESOLUCIÓN PLENARIA N° 161/2015



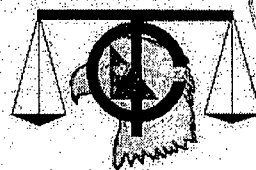
Hugo Sebastián PANI
Vocal de Auditoría
Tribunal de Cuentas de la Provincia



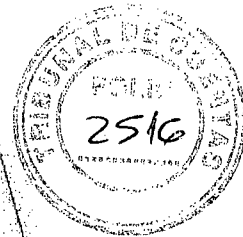
Dr. Miguel LONGHITANO
VOCAL ABOGADO
PRESIDENTE
Tribunal de Cuentas de la Provincia



Provincia de Tierra del Fuego, Antártida
e Islas del Atlántico Sur
República Argentina



TRIBUNAL DE CUENTAS DE TIERRA DEL FUEGO
ANTÁRTIDA
E ISLAS DEL ATLÁNTICO SUR



"2015 - Año del Bicentenario del Congreso de los Pueblos Libres"

Informe Legal N° 136/2015

Letra: T.C.P. - S.L.

Cde.: Expte. N° 15373, Letra MO, año 2006

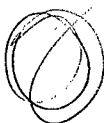
Ushuaia, 7 de julio de 2015

**SEÑOR VOCAL ABOGADO
EN EJERCICIO DE LA PRESIDENCIA
DR. MIGUEL LONGHITANO**

Viene a la Secretaría Legal el Expediente *ut supra* citado, perteneciente al registro de la Gobernación de la Provincia, caratulado: "AMPLIACIÓN AEROPUERTO INTERNACIONAL DE USHUAIA MALVINAS ARGENTINAS", a fin de que se emita dictamen jurídico sobre la consulta cursada en los términos del artículo 2° inciso i) de la Ley provincial N° 50, por el señor Secretario de Gobierno, Justicia y Seguridad, C.P.N. Alejandro AYUNES, mediante Informe MGJyS N° 199 (fs. 2510).

ANTECEDENTES

De manera preliminar, cabe precisar que las actuaciones bajo examen se iniciaron el 25 de septiembre de 2006, a partir de sendas presentaciones ante el Gobierno provincial, de parte de la Cámara de Comercio y Otras Actividades Empresariales de Ushuaia; la Cámara de Turismo de Ushuaia; el Instituto Fueguino de Turismo (In.Fue.Tur.) y la Cámara Hotelera y Gastronómica de



"Las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur son y serán Argentinas"

Ushuaia, en que expresaban la necesidad de ampliar las instalaciones del Aeropuerto Internacional Islas Malvinas, que se encontraba concedida por veinte (20) años, desde el 12 de enero de 1996, a favor de la empresa London Supply S.A.C.I.F.I., fecha en que se suscribió el contrato bajo la figura de la concesión de obra pública.

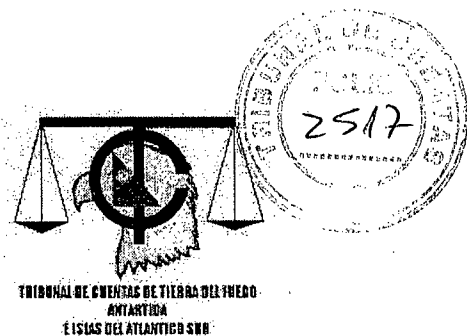
Es importante reseñar también, que las tasas de embarque y otros ingresos a percibir por el concesionario de la terminal aeroportuaria, fueron originariamente aprobadas a través del Decreto provincial N° 1891/97, como Tasa Interna de Retorno (T.I.R.), equivalente al veintidós coma dos por ciento (22,2%); luego reformulada mediante el Acta de Recomposición Contractual del 25 de junio de 1999, ratificada por el Decreto provincial N° 1035/99 y, posteriormente, por el acta de Recomposición Contractual del 27 de diciembre de 2006, registrada bajo el N° 11687 (fs. 813/817), ratificada por Decreto provincial N° 4879/2006 (v. fs. 1413).

Con fundamento en lo previsto en la cláusula decimosexta del acta citada en último término, el 1° de febrero de 2010, el O.R.S.N.A. emitió la resolución N° 02, cuyo artículo 2° aprobó la sobretasa de embarque para los vuelos de cabotaje de pesos veintitrés (\$ 23) para el Aeropuerto "*Malvinas Argentinas*" de la ciudad de Ushuaia.

La consulta que se efectúa en esta oportunidad, remite al Informe S.L. y T. N° 2681/14, del 23 de diciembre de 2014 (fs. 2504), en que la Secretaría Legal y Técnica de la Gobernación señala que tomó intervención y que se efectuaron observaciones respecto del proyecto de Acta Acuerdo de fojas 2498/2502, que



Provincia de Tierra del Fuego, Antártida
e Islas del Atlántico Sur
República Argentina



"2015 - Año del Bicentenario del Congreso de los Pueblos Libres"

propicia suscribir con London Supply S.A.C.I.F.I., relativa a la actualización de los valores de las tasas aeroportuarias que se abonan en el Aeropuerto Internacional Malvinas Argentinas de Ushuaia, incrementándola a un importe de pesos ochenta y ocho (\$ 88).

En dicho dictamen se sugirió que se diera intervención al Ministerio de Economía a los fines de que, a través de las áreas pertinentes, se realizara un estudio concreto de la razonabilidad del valor de las tarifas a las que aluden las cláusulas segunda, novena y décima del proyecto de Acta Acuerdo. También se recomendó que fuera acompañada la información indicada por el Director Provincial de Estudios Especiales a fojas 2494 vuelta, para la emisión del informe pertinente.

En función de las observaciones de la Secretaría Legal y Técnica de la Gobernación, las actuaciones fueron giradas el 30 de diciembre de 2014 al Ministerio de Economía mediante Informe MGJyS N° 2567, desde el cual a su vez, por disposición del señor Ministro de Economía, el 7 de enero de 2015 se solicitó a la Contaduría General de la provincia, la elaboración de un Informe que diera cumplimiento a lo observado en el Informe S.L. y T. N° 2681/14 (fs. 2505 y vta.).

Como consecuencia de dicho pedido, el 20 de enero de 2015, el señor Contador General de la provincia, C.P.N. Daniel MALDONES, emitió el Informe N° 014/15, Letra CONT. GRAL. (fs. 2506/2507), en que manifestó que excede a esa Contaduría opinar sobre las variables consideradas y de la veracidad de las



"Las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur son y serán Argentinas"

cifras que podrían representarse a efectos del cálculo de la Tasa Interna de Retorno que se pretende modificar. No obstante lo cual, remitió la opinión con las reservas del caso y analizando solo la documentación contenida en el último cuerpo del Expediente bajo examen, como asimismo respecto del proyecto de Acta Acuerdo inserto desde fojas 2498 a fojas 2502.

En primer lugar indicó que no es factible analizar los conceptos y las cifras expuestas, por cuanto no se adjunta el detalle de *flujo de fondos* a que remite el proyecto de acuerdo y que, aún si fuera acompañado, únicamente podría efectuarse un control numérico sobre la *sobretasa* por infraestructura reclamada y el mantenimiento del parámetro relativo a la Tasa Interna de Retorno (T.I.R.), pero no una certificación sobre la veracidad de los factores de incidencia que se aducen como sustento.

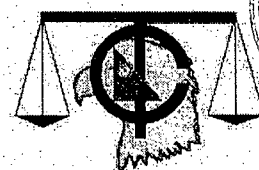
Señala seguidamente respecto de la cláusula novena del proyecto, que no se comprende porqué no fueron incluidos a efectos del cálculo de la tasa sugerida en la cláusula segunda, los mayores costos allí enunciados, cuando las cláusulas sexta, séptima y octava ya refieren a esos costos.

Entiende que la cláusula décima no debería concurrir a menos de que una normativa superior al convenio lo exija de esa forma, lo cual debió ser materia de análisis por parte de la Secretaría Legal y Técnica de Gobierno.

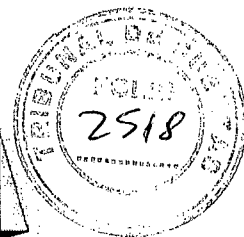
Por último manifiesta que, de todas formas, el hecho de que se deba imponer por cuestiones contractuales una T.I.R. determinada, hace presumir que ante la presencia de ingresos fijos por la inmovilidad de la tasa aeroportuaria y, por



Provincia de Tierra del Fuego, Antártida
e Islas del Atlántico Sur
República Argentina



TRIBUNAL DE CUENTAS DE TIERRA DEL FUEGO
ANTÁRTIDA
e ISLAS DEL ATLÁNTICO SUR



"2015 - Año del Bicentenario del Congreso de los Pueblos Libres"

otro lado, un incremento público y notorio en los costos, no sólo en valores nominales, sino también producto de obras de las mejoras expuestas, difícilmente pueda mantenerse la T.I.R. establecida.

Giradas las actuaciones a este Tribunal de Cuentas, tomó intervención en primer lugar el señor Auditor Fiscal a cargo de la Prosecretaría Contable, C.P. Rafael Aníbal CHORÉN, quien emitió el Informe Contable N° 60/15, Letra T.C.P. - Prosc. en que expresó que, para verificar si el incremento de la tasa de embarque a pesos ochenta y ocho (\$ 88) resulta razonable, es necesario tener presente las variables analizadas a lo largo de ese Informe, sin perjuicio de otras que se verifiquen en función de la especialización del tema, por las autoridades de la Dirección de Aeronáutica, del Ministerio de Economía, de la Contaduría General, de la Secretaría General dependiente del Ministerio de Gobierno Justicia y Seguridad, de la Secretaría Legal y Técnica u otras autoridades que correspondan.

Al respecto, consideró que el análisis debía centrarse en establecer del modo más preciso posible los números que dan sustento a la decisión del Gobierno provincial y tener en cuenta el flujo neto de ingresos, que comienza a completar el panorama general ya que refleja las diferencias entre flujos de ingresos y egresos.

Afirma al respecto que: *"... surge de las actuaciones la inversión en obra en los años 2007, 2008 y 2009 por \$ 28 millones que generan flujos de fondos negativos en esos años habiéndose producido flujos positivos de fondos en los años anteriores donde no se producían erogaciones importantes para la inversión en obra. Luego en 2010, sin tener que enfrentar erogaciones para la*



"Las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur son y serán Argentinas"

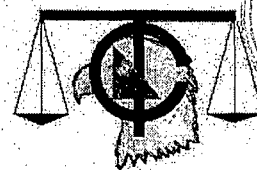
obra se produce una recuperación lógica en 2010, (flujo positivo de \$ 4,5 millones) y empieza a decaer luego en los años siguientes volviéndose negativo en 2013 (-\$ 2 millones) y 2014 -\$ 688.751. Luego y proyectando el incremento de tasa de embarque a \$ 88.- se produce una recuperación inmediata que se posiciona para los años 2016 al 2026 entre los \$ 16 y \$ 26 millones por año de flujo neto de fondos. Es dable destacar que no se han previsto obras para esos años y que la recuperación de la T.I.R. se produce aunque no es posible para quien suscribe estimar si esa Tasa Interna de Retorno se adecua o no a lo pactado originalmente”.

En relación al impacto económico sobre el habitante de Tierra del Fuego, sostiene que: “Se indica la relación entre el costo del pasaje y la incidencia de la tasa de embarque sobre ese costo. Al respecto se puede discernir que para el habitante de Tierra del Fuego una Tasa de embarque de \$ 13 representaba en el año 2010 un 1,8% del costo del valor del pasaje tomado como referencia y que llevado el costo de la Tasa de Embarque a \$ 88.- sobre un costo proyectado del pasaje de \$ 4.200.- para el año 2018 esa Tasa de embarque se encontraría en el orden del 2%. Por lo cual desde el punto de vista del bolsillo del ciudadano de Tierra del fuego, el incremento de la tasa no afectaría prácticamente su bolsillo teniendo en cuenta además que la misma se licua a medida que la tarifa del pasaje aumenta”.

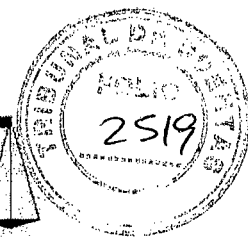
Afirma que ese impacto, que se dispersa entre residentes y no residentes de la provincia, tiene su contrapartida en beneficios para las arcas del Gobierno, ya que al unificarlas no es necesario financiar la diferencia, tal como lo estipulaba el Acta vigente, equivalente a pesos quince (\$ 15) por pasaje y, por otra parte, vería



Provincia de Tierra del Fuego, Antártida
e Islas del Atlántico Sur
República Argentina



TRIBUNAL DE CUENTAS DE TIERRA DEL FUEGO
ANTÁRTIDA
E ISLAS DEL ATLÁNTICO SUR



"2015 - Año del Bicentenario del Congreso de los Pueblos Libres"

incrementado el canon de concesión en función del nuevo Proyecto de Acta Acuerdo Cláusula Sexta (v. fs. 2501).

Reitera por último, que las conclusiones a que arriba en su Informe el contador Rafael CHORÉN, representarían una guía mínima de análisis que podría seguirse a los efectos de la resolución de un tema tan complejo.

ANÁLISIS

Preliminarmente, considero de fundamental importancia determinar la naturaleza jurídica del servicio aeroportuario, en función de las significativas implicancias que ello posee en relación a las competencias para su regulación, en particular, respecto de las tasas que deben pagar los usuarios.

"II. EL ORDEN JURÍDICO Y LA REGULACIÓN

El acuerdo es la ley de las partes, ésta es la regla del mercado traducida en un lenguaje jurídico. Por supuesto que lo expuesto no tiene un grado absoluto; la Corte Suprema de los Estado Unidos decía: 'El nuestro es un sistema de libertad, pero de libertad ordenada'. Efectivamente, si la libertad no es ordenada se convierte en anarquía, lo que, trasladado a nuestro tema, podría generar un funcionamiento anárquico del mercado, generando su propia destrucción. En efecto, la anarquía se expresa también como un sistema carente de normas y de reglas claras e iguales para todos. La anarquía es la falta de previsibilidad, la ley del más fuerte. Precisamente el ordenamiento jurídico -lo



"Las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur son y serán Argentinas"

que incluye al sistema judicial- es el que, estableciendo límites a los más fuertes, protege a los más débiles. Si la regla del mercado fuese absoluta -es decir, anárquica por la total ausencia de toda autoridad regulatoria 'heterónoma'- muy probablemente habría, primero, situaciones de injusticia para los más débiles y, segundo, seguramente una especie de virus generado por el mismo mercado que lo dañaría mortalmente. Es decir, habría elementos en el funcionamiento de ese sistema de interrelaciones que es el mercado que estarían impidiendo que las partes decidieran con libertad.

Para evitar esta situación el mercado se somete a reglas establecidas por la autoridad, normas que ya no son dispositivas supletorias, sino imperativas; éste el orden público, la regulación propiamente dicha, la policía administrativa.

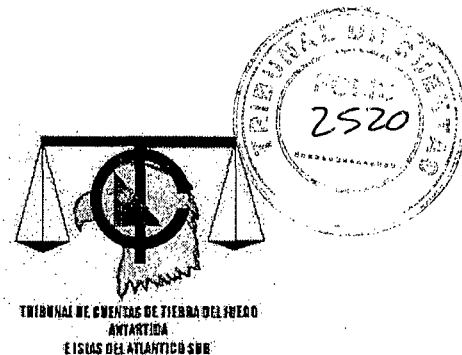
Por encima de esta primera base de la pirámide, que es el reino de la plena libertad de mercado, existe otro nivel -el del orden público que puede expresarse en regulaciones de policía- donde el Estado sanciona normas que tienen como finalidad prohibir, imponer, determinar, con mayor o menor alcance, el contenido del acuerdo de voluntades; normas éstas que limitan la libre acción del mercado...

Entonces, por encima de la actuación libre del mercado necesariamente existe un nivel de regulación. La norma de regulación es la norma que orienta a la actividad de las partes hacia un fin que el Estado predeterminó como de interés general, o de bien publico o de bien común.

III. EL SERVICIO PÚBLICO



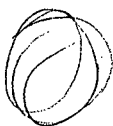
Provincia de Tierra del Fuego, Antártida
e Islas del Atlántico Sur
República Argentina



"2015 - Año del Bicentenario del Congreso de los Pueblos Libres"

Pero hasta allí, incluso el nivel de la regulación, la actividad privada es libre aunque con distintos grados de regulación: la pequeña regulación que puede tener que soportar la empresa propietaria de este establecimiento hotelero, en materia de seguridad o en materia de dimensiones de las habitaciones u otros requisitos para obtener la calificación de 'cinco estrellas', etc., o la gran regulación de actividades mucho más delicadas, con directa e inmediata incidencia en el interés público, según la graduación que una sociedad democrática establece a través del Congreso, en representación del pueblo.

Por fuera de este sistema de la actividad privada regulada o no regulada, existe un poderoso sujeto en la interacción social, que en la ideología de algunos en ciertas épocas se pensó que podría ser totalmente excluido de esa interacción social. Pero la realidad demostró que esa exclusión era imposible; ese sujeto es el Estado. El Estado es también un sujeto de la actividad económica, no solamente es autoridad sino que impulsa el circuito económico con sus obras, con sus contrataciones, con sus compras no solamente está influyendo sobre el circuito económico con aquellas herramientas y con su política tributaria, que es determinante, o con su política de fomento que también es trascendente. La política de fomento muchas veces altera el libre juego del mercado ya que, objetivamente, la empresa subsidiada o fomentada tiene privilegios que la colocan en una situación relativa de ventaja en el mercado, lo mismo que la política tributaria, que también puede tener estos efectos, porque dicha política puede muy bien tener una finalidad de fomento o de desaliento de determinadas actividades...



"Las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur son y serán Argentinas"

EL SERVICIO PÚBLICO AEROPORTUARIO

Esta estructura jurídica, con sus particularidades, se presenta también en el servicio aeroportuario.

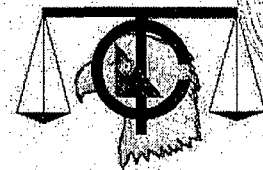
El aeropuerto es materialmente una instalación física con una finalidad especial. En sí mismo su calificación o no como servicio público no tiene relación con su realidad material. En realidad no hay ninguna actividad humana que por su naturaleza sea un servicio público. Una determinada actividad humana es sometida al régimen jurídico del servicio público cuando es necesario asegurar que ella sea prestada en las condiciones tuitivas que antes indicábamos.

Desde un punto de vista físico y tal como lo define en nuestro caso el contrato de concesión y las normas que dieron lugar a ese contrato, 'aeropuerto' es el lugar habilitado por la autoridad competente como puerto de entrada y salida; superficie determinada de tierra o agua apta para la llegada, salida y movimiento de superficie de aeronaves, abierta al uso público de un modo permanente y en la cual existen edificaciones, instalaciones aéreas y de servicios para poder asistir de modo regular a la actividad aeronáutica, permitir el estacionamiento de material aéreo y recibir o despachar pasajeros, carga y correspondencia. Éste, por otra parte, es un concepto común, la definición clásica, del derecho aeronáutico.

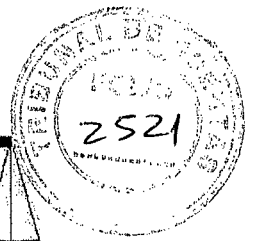
La finalidad especial que caracteriza al aeropuerto puede resumirse en la de ser sede o asiento de la actividad aeronáutica regular, no una actividad aeronáutica esporádica o accidental, sino regular, permanente, de uso público



Provincia de Tierra del Fuego, Antártida
e Islas del Atlántico Sur
República Argentina



TRIBUNAL DE CUENTAS DE TIERRA DEL FUEGO
ANTÁRTIDA
E ISLAS DEL ATLÁNTICO SUR



"2015 - Año del Bicentenario del Congreso de los Pueblos Libres"

civil. El aeropuerto -definido así en razón de la actividad aeronáutica- lo primero que nos muestra es que, para el derecho, es en sí mismo una actividad, una actividad de organización. La conferencia anterior acerca de la seguridad aeroportuaria nos muestra la actividad de organización enfocada desde el punto de vista de la atención de determinadas emergencias. El aeropuerto es una actividad de organización para esto y para muchos otros aspectos. La actividad de organización, en general, es la actividad aeroportuaria para la prestación de diferentes bienes y, especialmente de diferentes servicios, destinados a un conjunto heterogéneo de usuarios vinculados directa o indirectamente con la actividad aeronáutica.

Hay usuarios aeroportuarios específicos: los 'directos': las compañías aéreas, los propietarios de aeronaves de uso civil, los pasajeros, las autoridades públicas que cumplen diversos cometidos en le predio aeroportuario. Junto con ellos se presentan los usuarios 'indirectos': prestadores de servicios comerciales a los anteriores usuarios, acompañantes, por ejemplo, de pasajeros personal de las empresas o de las entidades que anteriormente mencionábamos...

Nótese que, siempre dentro de la misma instalación física -el aeropuerto-, el régimen del 'servicio público' se aplica sólo al primer aspecto, para garantizar al usuario aeroportuario...

Sin embargo, hay puntos en que las dos actividades pueden tener un puente de contacto en la mediada que ambas conformen un sistema económico y que ambas hayan sido consideradas por el Estado al momento de decidir o en su



"Las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur son y serán Argentinas"

caso, aceptar según cómo haya sido pensada la licitación; la ecuación económico-financiera de la concesión del aeropuerto.

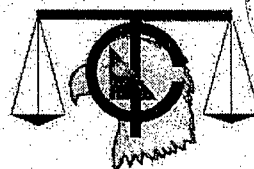
Tal concesión podrá ser onerosa es decir el concesionario le deberá pagar al Estado, podrá ser gratuita, no hay pago al Estado, podrá ser subvencionada: hay un pago del Estado al concesionario; podrá ser con ejecución de obras o sin ejecución de obras, correspondiendo para cada una de estas alternativas -incluso mixtas- un planteo diferente de la ecuación económico – financiera de la concesión, tal como fue planteado en su oferta por el postulante en el respectivo procedimiento de selección, y fue aceptado por el Estado en el momento de la adjudicación. Por ello es que al Estado debe interesarle el seguir o vigilar de alguna manera, la explotación no aeronáutica del aeropuerto.

Para que el concesionario-delegado del Estado pueda actuar, se necesita un marco normativo, que en nuestra terminología se llama 'marco regulatorio', aunque el nombre es equívoco, porque en realidad es el 'marco del servicio público'. En este caso lo tenemos, expresado en el ordenamiento normativo del organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos, ORSNA.

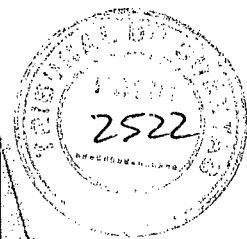
El Sistema Nacional de Aeropuertos, SNA es el conjunto de los aeropuertos federales que se encuentran bajo la autoridad regulatoria del ORSNA; de manera que a través de esta autoridad todos los aeropuertos del SNA reciban un tratamiento vinculado y coherente tanto en la planificación de su actividad como en las inversiones destinadas a tal actividad...



Provincia de Tierra del Fuego, Antártida
e Islas del Atlántico Sur
República Argentina



TRIBUNAL DE CUENTAS DE TIERRA DEL FUEGO
ANTÁRTIDA
E ISLAS DEL ATLÁNTICO SUR



"2015 - Año del Bicentenario del Congreso de los Pueblos Libres"

En realidad en una primera aproximación, las normas que conforman al SNA y al contrato de concesión, parece más regular un sistema de concesión de obra pública, que un sistema de concesión de servicio público, es decir, la concesión aeroportuaria parece más bien concebida como una metodología de contratación para la ejecución de obras públicas financiadas por el concesionario en favor del concedente, pero que se repagan por el usuario a través de la explotación de la obra ejecutada.

Nótese que en la concesión de obra pública no es necesario que el concesionario sea el constructor de la obra, por lo menos en nuestra práctica habitualmente ocurre así. En realidad, el concesionario es el financista, quien contrata con los constructores para la realización de la obra y explota la obra una vez ejecutada... En el caso de la concesión de los aeropuertos integrantes del SNA el concesionario precisamente no es un constructor, ni se obliga a serlo directamente. En realidad está planteado que el concesionario debe invertir en obras que contratará con terceros...

Normalmente la concesión es por el estricto tiempo en que el plan económico-financiero permite la amortización y recupero de la inversión o valor de la construcción, los gastos generales, gastos financieros y beneficio empresario, aunque para ejecutar la obra y explotarla sea necesario una cierta actividad de organización...

En nuestro caso las normas que rigen este contrato parecen destacar el aspecto de la concesión de obra pública; por ejemplo, si toda la contratación se



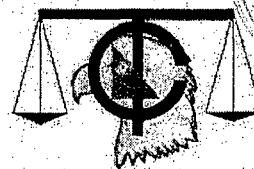
"Las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur son y serán Argentinas"

funda en la Ley N° 17.520 que es precisamente la ley de concesión de obras públicas, o la Ley N° 23.696 de reforma de la anterior. Así el propio Decreto N° 375 del año 97 que es la norma fundante de todo el proceso, en sus considerandos se refiere a la Ley N° 23.696. que ha introducido sustanciales reformas al régimen de la concesión de obras públicas, y también a la ley básica de ese tipo de contratación administrativa que es la N° 17.520. Sin embargo el contrato en su conjunto normativo destaca el interés del aspecto organizacional, desarrolla entonces los caracteres comunes de la concesión del servicio público y creando todo este sistema de protección en favor del usuario, del cual el ORSNA es su expresión...

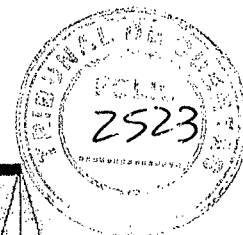
Es un contrato de concesión de servicio público que tiene un régimen incorporado de concesión de obra pública en la medida que la ejecución de la obra es tan determinante que el legislador quiso también someterlo, como vimos al mencionar el decreto N° 375, a tal régimen. Lo expuesto, entonces, tiene mucha importancia a la hora del control sobre las obras a ejecutar; obras que además quedan sujetas al régimen de revisión o sea de recupero por parte del Estado al término de la concesión, o en caso de rescate de la concesión; obras que se ejecutan además con una inversión que es total y exclusivamente pública en su realidad, porque aunque el concesionario ejecuta las obras pagándolas de su caja, de su bolsillo, o tomando financiación de terceros que es lo más probable, las obras se repagan con los dos medios fundamentales, si es que la ecuación económica financiera está bien diseñada: con una potestad de naturaleza imperativa, casi tributaria, que el Estado le traslada al concesionario, no en su fijación pero sí en su beneficio, que es la percepción de las tasas al usuario cautivo porque no tiene aeropuerto de alternativa. Hay un usuario cautivo que es



Provincia de Tierra del Fuego, Antártida
e Islas del Atlántico Sur
República Argentina



TRIBUNAL DE CUENTAS DE TIERRA DEL FUEGO
ANTÁRTIDA
E ISLAS DEL ATLÁNTICO SUR



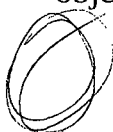
"2015 - Año del Bicentenario del Congreso de los Pueblos Libres"

el pasajero de la línea aérea, y también la misma línea aérea, que pagan obligatoriamente unas determinadas tasas por los servicios aeroportuarios. Estos son fondos públicos porque provienen de una imposición pública...

Adviértase que las primeras están previstas por el propio contrato en su Art. 16: 'los preciso de los servicios aeronáuticos bajo responsabilidad del futuro concesionario, serán los establecidos en el Anexo II del presente contrato', que establece eventual posibilidad de actualización hacia el futuro, a partir del quinto año de la concesión, pero siempre de acuerdo a cuadros tarifarios que aprueba el ORSNA. Estos no son valores regulados, sino directamente fijados por la autoridad" (BARRA, Rodolfo C., "Servicios Públicos y Regulación. La concesión aeroportuaria", publicado en Contratos Administrativos, Segunda Edición, Jornadas organizadas por la Universidad Austral, Facultad de Derecho, Rap, Buenos Aires, 2010, págs. 226/231).

EL CARÁCTER FEDERAL DEL SERVICIO PÚBLICO AEROPORTUARIO.

Resulta de suma importancia para resolver adecuadamente la cuestión analizada, determinar si nos encontramos ante un servicio público de naturaleza federal, cuya regulación corresponde al gobierno nacional o, por el contrario, se trata de uno de orden local, por la significativa implicancia que ello posee en torno a las competencia legales en juego para la aprobación de tasas como la que es objeto de análisis en esta oportunidad.



"Las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur son y serán Argentinas"

Sobre el particular tiene dicho calificada Doctrina que: *“Servicio público, entonces y en mi opinión, es toda actividad económica regular, continua y uniforme, que persigue el propósito público de satisfacer eficazmente las necesidades materiales colectivas a cuyo aseguramiento está obligado el Estado, tanto a través de la prestación per se o por particulares delegados, para alcanzar el bienestar general y cuyo sujeto acreedor es el contribuyente del erario público, titular del derecho fundamental al acceso al servicio y como usuario a la prestación efectiva del mismo, con preponderancia de sus intereses económicos con relación al sistema de potestades estatales y los derechos del prestador privado del servicio, en un régimen especial de derecho público.*

Por lo tanto, el concepto de servicio público, con la reforma de la Constitución de 1994, no es autónomo o enteramente disponible para el legislador latu sensu. Sino que está supeditado al sistema de derechos del contribuyente-usuario prescriptos por el artículo XXXVI de la Declaración Americana de los Derechos y Deberes del hombre y el artículo 42 de la CN.

El ámbito de aplicación de las normas mencionadas es federal, esto es, debe integrar todas las constituciones provinciales en caso de ausencia de regulación, y aún si este fuera el caso, prevaleciendo por sobre lo que disponga la norma provincial en contrario” (SALOMONI, Jorge Luis, “El Concepto actual de Servicio Público en la República Argentina”, en Derecho Administrativo-Obra colectiva en homenaje al profesor S. Marienhoff, Abeledo Perrot, Buenos Aires, 1998, pág. 21).



Provincia de Tierra del Fuego, Antártida
e Islas del Atlántico Sur
República Argentina



TRIBUNAL DE CUENTAS DE TIERRA DEL FUEGO
ANTÁRTIDA
E ISLAS DEL ATLÁNTICO SUR

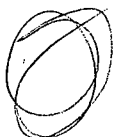


"2015 - Año del Bicentenario del Congreso de los Pueblos Libres"

"En principio entendemos que la mayoría de las clasificaciones clásicas sobre los servicios públicos que podemos revisar y encontrar no tienen interés jurídico en el contexto actual. Sin embargo creemos que ciertos criterios de distinción sí que pueden ser jurídicamente relevantes. Por ejemplo, por un lado, los servicios nacionales, provinciales o municipales según cuál sea la jurisdicción competente y, por el otro, los servicios obligatorios o facultativos respecto de su uso por los usuarios.

Veamos el primer criterio. Es común decir y leer que los servicios públicos son de orden provincial ya que los Estados locales no delegaron en el Estado federal el poder de regular y prestar los servicios, sin embargo existen excepciones respecto de este principio.

Por un lado, los servicios que sí fueron transferidos por los Estados provinciales en el Estado federal en el acuerdo constitucional. Es el caso, por ejemplo, del correo. Además, es necesario agregar los servicios declarados luego de jurisdicción nacional por el Legislador mediante las leyes respectivas. Por el otro, las cláusulas de comercio y progreso que prevé la Constitución y que dicen que el Congreso de la Nación debe reglar el comercio con las naciones extranjeras y de las Provincias entre sí y proveer la medidas conducentes para la prosperidad del país y de las Provincias, en particular 'la construcción de ferrocarriles y canales navegables'. Así, según la cláusula de comercio, el Estado federal debe regular los servicios entre jurisdicciones. Por su parte, la Corte ha hecho una interpretación sumamente extensiva de este concepto, es decir, el



"Las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur son y serán Argentinas"

comercio entre provincias comprende, según el Tribunal, el intercambio de bienes, servicios, personas e ideas.

De modo que el convencional y el Legislador han establecido en términos expresos (pro ejemplo el correo) o implícitos (clausula del comercio) que ciertos servicios llamados comúnmente públicos corresponden al Estado federal, otros son de alcance concurrente entre nación y provincias y, por último, el resto corresponden a los Estados provinciales porque han sido conservados por éstos.

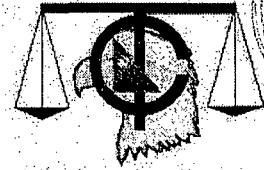
Por eso, y en términos sintéticos, es quizás más claro decir que los servicios públicos son de unos u otros, según el criterio distributivo de competencias.

Otro aspecto es el de los servicios conexos y su relación con los servicios principales. ¿Cabe extender el carácter nacional del servicios provincial sobre los servicios conexos? ¿Qué ocurre, entre otros, con el servicio de transporte del gas o de energía eléctrica en cuyo caso es necesario hacerlo a través del territorio de las Provincias? Entendemos que si no es posible escindir en términos materiales básicamente técnicos el servicio conexo del principal, entonces aquél debe seguir el camino de este último...

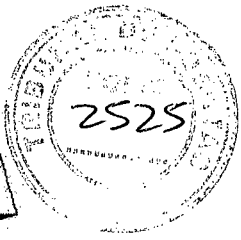
El Estado provincial debe conservar sus poderes, exceptuándose sólo aquellos cuyo ejercicio altere el servicio federal de modo que, por ejemplo, las Provincias pueden fijar y cobrar impuestos o tasas sobre los servicios en jurisdicción nacional.



Provincia de Tierra del Fuego, Antártida
e Islas del Atlántico Sur
República Argentina



INTENDENCIA DE TIERRA DEL FUEGO
ANTÁRTIDA
E ISLAS DEL ATLÁNTICO SUR

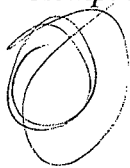


"2015 - Año del Bicentenario del Congreso de los Pueblos Libres"

El Convencional Constituyente en el año 1994 dijo que 'corresponde a las provincias el dominio originario de los recursos naturales existentes en su territorio' pero no debe confundirse el concepto de servicio público con el dominio público de sus recursos naturales. En tal sentido, la Corte sostuvo que la calificación de los bienes como propios del dominio público nacional es, en principio y en este campo, irrelevante. Sin embargo, es cierto que a veces el servicio debe realizarse mediante el uso de los bienes del dominio público o privado de otro Estado y, entonces, sí concurre el Estado regulador del servicio y el Estado titular de los bienes. Por ejemplo, el Congreso debe 'dictar la legislación necesaria para el cumplimiento de los fines específicos de los establecimientos de utilidad nacional en el territorio de la República. Las autoridades provinciales y municipales conservarán los poderes de policía e imposición sobre estos establecimientos, en tanto no interfieran en el cumplimiento de aquellos fines'. En general, cuando el servicio local es prestado mediante el uso de bienes del dominio público nacional, el poder de regulación del Estado federal invade con creces el terreno provincial, sin perjuicio de los reparos constitucionales...

XI. EL ÓRGANO COMPETENTE PARA CREAR, REGULAR, EXPLOTAR Y EXTINGUIR EL SERVICIO

Como ya hemos dicho la regulación de los servicios es de orden federal siempre que:



"Las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur son y serán Argentinas"

1- el Convencional, o el Legislador en su caso, hayan establecido expresamente el carácter federal del servicio (por ejemplo, el correo) o en términos implícitos,

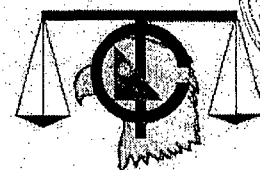
2- el servicio se desarrolle entre jurisdicciones, excediendo el campo interno de las provincias en los términos del inciso 13 del artículo 75, CN. De modo que el servicio público entre jurisdicciones es de carácter nacional, y

3- el servicio esté incluido entre los poderes concurrentes entre el Estado federal y las provincia, tal es el caso de la cláusula del progreso (artículo 75, incisos 18 y 19, CN)” (BALBIN, Carlos F. Tratado de Derecho Administrativo, Tomo II, La Ley, Buenos Aires, 2011, págs. 664/668).

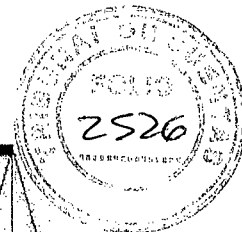
Como tiene reiteradamente dicho la Corte Suprema de Justicia de la nación: “Que, como lo dispone el actual art. 75, inc. 13 de la Constitución nacional, el Congreso Nacional tiene entre sus atribuciones la de regir el comercio interprovincial y con los estados extranjeros, actividad caracterizada ya en la trascendente y más que centenaria sentencia de la Corte Suprema de los Estados Unidos de Norte América dictada en el caso Gibbons. Así lo recordó este Tribunal en la causa: C.822.XX 'Comité Federal de Radiodifusión c. Provincia de Neuquén s/ inconstitucionalidad' resuelta el 20 de junio de 1996 cuando afirmó 'el comercio sin duda es tráfico pero es algo más, es relación' y que tal exégesis del principio constitucional abría 'el camino para una interpretación dinámica -compatible y necesaria para su vivencia permanente- y que acordó contenido expansivo a un proceso de transformación económica con relaciones cada vez más complejas e interdependientes'. Así se explica, se dijo entonces, la doctrina



Provincia de Tierra del Fuego, Antártida
e Islas del Atlántico Sur
República Argentina



TRIBUNAL DE CUENTAS DE TIERRA DEL FUEGO
ANTÁRTIDA
E ISLAS DEL ATLÁNTICO SUR

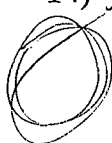


"2015 - Año del Bicentenario del Congreso de los Pueblos Libres"

recogida por esta corte en Fallos 154:104 cuando sostuvo que el vocablo comercio comprende, 'además del tráfico mercantil y la circulación de los efectos visibles y tangible por todo el territorio de la nación, la conducción de personas y la transmisión por telégrafo, teléfono u otro medio de ideas, órdenes y convenios' definiendo el poder para regularlo como propio del Congreso Nacional, cuyo ejercicio se corresponde de manera 'tan completa como en un país de régimen unitario'. Es en ese sentido que la jurisprudencia del Tribunal, aunque reivindicando las facultades reservadas por las provincias y la autonomía de éstas dentro del sistema político federal, estableció que el gobierno nacional puede legislar sobre aspectos internos de las actividades provinciales susceptibles de menoscabar el comercio interprovincial o exterior. Esta potestad -cabe agregarse relaciona estrechamente con las restantes disposiciones de la Ley Fundamental destinadas a impedir los obstáculos a la libre circulación económica (arts. 9º, 10 y 11)" (C.S.J.N. Fallos: 320:1302, consid. 3º).

Cabe entender por lo tanto, que a partir de la emisión del Decreto nacional N° 375/97, emitido el 24 de abril de 1997 en el marco de la Ley nacional N° 23.696, al constituir el Gobierno nacional el Sistema Nacional de Aeropuertos como servicio público, éste nace con carácter federal en función de su naturaleza interjurisdiccional, tal como ya fue analizado.

El citado Decreto también incorporó, el Aeropuerto Internacional Malvinas Argentinas de Ushuaia a dicho servicio público aeroportuario (art. 13 y Anexo I); creó el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (art. 14) y le dio expresas atribuciones respecto de "Establecer las bases y criterios



"Las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur son y serán Argentinas"

para el cálculo de las tasas y aprobar los correspondientes cuadros tarifarios para lo cual tomará las medidas necesarias a fin de determinar las metodologías de asignación de costos e ingresos que permitan evaluar la razonabilidad de las tarifas a aplicar” (art. 17.7).

Hasta este punto, queda suficientemente clara la competencia federal en relación a la determinación final de las tasas del Aeropuerto Internacional Malvinas Argentinas de Ushuaia, independientemente de quién resulte ser su beneficiario final, como así también las competencias del O.R.S.N.A. como ente regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos que expresamente alcanza a dicha aeroestación.

Corresponde ahora analizar cómo opera la normativa y el orden institucional local en un contrato preexistente al sistema federal descripto.

En materia de Servicios Públicos, nuestra Constitución Provincial establece que: “Artículo 78.- Los servicios públicos se ajustarán a los principios de integralidad y eficiencia y estarán sujetos al contralor estatal.

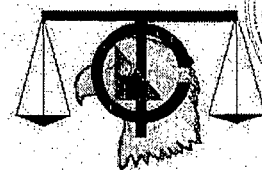
No se otorgará la concesión de la prestación de servicios públicos sin legislación adecuada que permita fiscalizar su accionar.

Cuando éstos fueren prestados por medio de concesiones, el contrato respectivo deberá contener, bajo pena de nulidad absoluta, cláusulas sobre:

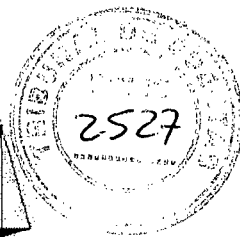
1 - La forma de fijación de tarifas.



Provincia de Tierra del Fuego, Antártida
e Islas del Atlántico Sur
República Argentina



TRIBUNAL DE CUENTAS DE TIERRA DEL FUEGO
ANTÁRTIDA
E ISLAS DEL ATLÁNTICO SUR



"2015 - Año del Bicentenario del Congreso de los Pueblos Libres"

2 - La obligación de incorporar progresos técnicos en la explotación del servicio.

3 - El control permanente de la autoridad y de los usuarios acerca de la forma de prestación del servicio".

Con relación puntual a los aeropuertos, la Constitución Provincial expresamente contempla en la parte pertinente de su artículo 79 que: "El Estado provincial ejercerá el poder de policía sobre los puertos y aeropuertos de su jurisdicción.

Tendrá facultad de decisión en la adecuación de los existentes y ubicación y construcción de otros, con el objeto de hacer de ellos un medio adecuado para el desarrollo de la economía regional...".

Si se tiene presente que el *poder de policía* del Estado -en sentido estricto- constituye la potestad en cabeza del Poder Legislativo, de limitar determinados derechos subjetivos por razones de bien común, a los efectos de dirimir las competencias específicas involucradas en el procedimiento bajo examen, corresponde tener presente lo previsto por la Ley provincial N° 602, publicada en el Boletín Oficial el 29 de diciembre de 2003 y, por lo tanto posterior a la emisión tanto de la Ley nacional N° 23.696 y el Decreto nacional N° 375/97 ya citados.



"Las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur son y serán Argentinas"

El artículo 1° de la norma provincial citada prevé: “Catalóganse con carácter 'estratégico' a los puertos provinciales, aeronaves y aeropuertos provinciales, infraestructura logística provincial y servicios públicos afectables al tráfico antártico y subantártico, recursos e infraestructura hidrocarburífera y otros que esta Legislatura o el Poder Ejecutivo con acuerdo de ésta, decidan promover.

Asimismo, establece: “Artículo 2°.- La privatización, tercerización o concesión de recursos, obras de infraestructura y servicios comprendidas por el artículo 1° de la presente Ley, deberán contar con acuerdo legislativo, con mayoría agravada.

Artículo 3°.- Créase la Comisión Legislativa de Seguimiento Estratégico, la que tendrá las siguientes misiones y funciones:

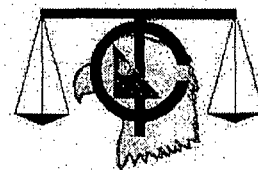
a) Entender integralmente en los aspectos comprendidos por los artículos 1° y 2° de la presente Ley;

b) identificar e informar a la Legislatura provincial cualquier aspecto con capacidad de comprometer los intereses provinciales cautelados por la presente Ley;

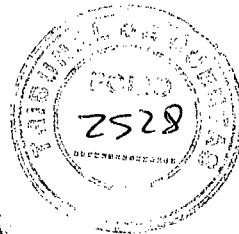
c) sugerir cursos de acción específicos para asegurar la defensa de los intereses del Estado provincial contemplados en la presente;



Provincia de Tierra del Fuego, Antartida
e Islas del Atlántico Sur
República Argentina



TRIBUNAL DE CUENTAS DE TIERRA DEL FUEGO
ANTARTIDA
E ISLAS DEL ATLÁNTICO SUR



"2015 - Año del Bicentenario del Congreso de los Pueblos Libres"

d) interactuar con organismos provinciales y nacionales competentes, con el objeto de optimizar el ejercicio y la consecución de los objetivos de la presente Ley.

Artículo 4º.- La Cámara determinará la conformación de esta Comisión, observando una estructura que garantice la representación original de las respectivas fuerzas políticas".

Por otra parte y en relación con la modalidad específica de contratación elegida para la construcción y sucesivas ampliaciones de la aeroestación en cuestión, cabe tener presente lo dispuesto en su parte relativa a la fijación de tasas aeroportuarias, por La Ley nacional N° 17.520, de "Otorgamiento de Concesiones de Obra Pública", que resulta de aplicación en el ámbito de nuestra provincia a partir del artículo 14 de la Ley nacional N° 23.775, cuyo artículo 7º reza: "En todos los casos el contrato de concesión deberá definir: el objeto de la concesión; su modalidad, de acuerdo a lo establecido en el artículo 2 de esta ley; el plazo; las bases tarifarias y procedimientos a seguir para la fijación y los reajustes del régimen de tarifas...".

Asimismo, es de importancia la oportunidad definida por la Ley provincial N° 702 de Presupuesto General de Erogaciones y Cálculo de Recursos de la Administración Pública para el Ejercicio 2006, para el ejercicio de la delegación legislativa de las competencias analizadas. Su artículo 22 dice: "Autorízase al Poder Ejecutivo Provincial a contratar obras, bienes y servicios mediante el sistema por 'iniciativa privada', por 'concesión de obra', por

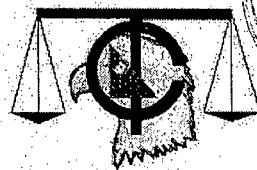


"Las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur son y serán Argentinas"

'compensación de deuda tributaria' y mediante otros sistemas en la modalidad denominada 'llave en mano' a exclusivo riesgo del contratista. El Poder Ejecutivo reglamentará las normas específicas de dichos sistemas en función de la normativa legal preexistente, la experiencia y antecedentes jurídicos en el sector público nacional, provincial y municipal. A los fines de lo dispuesto en el presente artículo, el procedimiento se regirá de acuerdo a lo dispuesto en los Decretos nacionales Nº 966 y 967/05 y demás leyes nacionales que rigen en la materia. Asimismo, en aquellas propuestas que impliquen alto contenido de interés para el desarrollo de las políticas provinciales de recursos naturales, turismo, industria y comercio de la Provincia, sea persiguiendo sustanciales mejoras en el servicio prestado o sensibles incrementos en la inversión de fondos, requieran o se encuentren supeditadas a la compatibilidad del oferente y/o prestador del servicio o bien a proveer, o sean obstaculizadas como consecuencia de la preexistencia contractual producto de formal acto licitatorio, toda vez que no hubiera transcurrido más de la mitad del plazo de concesión determinado en el contrato original, se autoriza al Poder Ejecutivo a la renegociación de los contratos, en sus términos económico-financieros y plazos de concesión hasta un plazo máximo igual al ya acordado, y siempre que la inversión se realice dentro de los tres (3) años de acordada la renegociación. En los casos que se justifique encuadrar dichas renegociaciones, el Poder Ejecutivo deberá producir un informe legal y contable por el cual se fundamente la conveniencia en términos jurídicos, económicos y financieros. Los organismos descentralizados podrán realizar renegociaciones, atendiendo a las limitaciones enunciadas, las que deberán ser sometidas a la ratificación por parte del Poder Ejecutivo Provincial'.



Provincia de Tierra del Fuego, Antártida
e Islas del Atlántico Sur
República Argentina



TRIBUNAL DE CUENTAS DE TIERRA DEL FUEGO
ANTÁRTIDA
E ISLAS DEL ATLÁNTICO SUR



"2015 - Año del Bicentenario del Congreso de los Pueblos Libres"

Ahora bien, es claro que al caso bajo examen resulta aplicable la parte del artículo transcrito en último término, que refiere a *"... propuestas que impliquen alto contenido de interés para el desarrollo de las políticas provinciales de recursos naturales, turismo, industria y comercio de la Provincia, sea persiguiendo sustanciales mejoras en el servicio prestado o sensibles incrementos en la inversión de fondos, requieran o se encuentren supeditadas a la compatibilidad del oferente y/o prestador del servicio o bien a proveer, o sean obstaculizadas como consecuencia de la preexistencia contractual producto de formal acto licitatorio, toda vez que no hubiera transcurrido más de la mitad del plazo de concesión determinado en el contrato original..."* y a cuyo respecto *"... se autoriza al Poder Ejecutivo a la renegociación de los contratos, en sus términos económico-financieros y plazos de concesión hasta un plazo máximo igual al ya acordado, y siempre que la inversión se realice dentro de los tres (3) años de acordada la renegociación..."*.

Dicha autorización, que en realidad constituye una delegación legislativa -que hubiera merecido un análisis de constitucionalidad más profundo en orden a la naturaleza tributaria de las *tasas* en general- en cualquier caso ha perdido vigencia respecto de esta contratación particular, en atención a que ya ha transcurrido una porción holgadamente mayor a la mitad del plazo previsto en el contrato original, lapso cuyo transcurso operó en el año 2007.

Por lo tanto, en lo relativo al espectro de atribuciones dentro de la órbita provincial, la situación requiere la intervención de la Legislatura Provincial, en los términos ya analizados de la Ley N° 602.



"Las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur son y serán Argentinas"

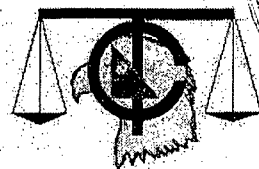
Resulta claro entonces, que en relación a la concesión de obra pública del Aeropuerto Internacional Malvinas Argentinas de Ushuaia, afectado a un servicio público de naturaleza federal, confluyen ambas competencias, la de la provincia titular del bien de dominio público y la nacional en cabeza del Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos, respecto de sus atribuciones específicas como ente regulador.

Es que, sobre la base de lo previsto por la Constitución Provincial en cuyo marco se concesionó la obra pública en cuestión a London Supply S.A.C.I.F.I.; la sobreviniente asunción de competencia federal a partir de la incorporación de la aeroestación local al Sistema Nacional de Aeropuertos y la creación del Ente Regulador en esa jurisdicción; con más la sucesiva emisión de Leyes provinciales reglamentando los procedimientos y las competencias para las renegociaciones, no podría entenderse que el Estado provincial haya asumido la delegación total de la regulación y control de la ejecución contrato de concesión en el Gobierno nacional, pues como es sabido, no corresponde presumir la inconsecuencia del legislador.

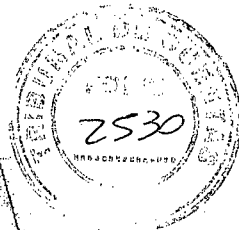
Por último y de acuerdo a los preceptos doctrinarios y jurisprudenciales citados, no se pierde de vista que, al tratarse claramente de un servicio público de carácter federal, deviene de aplicación operativa el artículo 42 de la Constitución Nacional, que establece que: *“Los consumidores y usuarios de bienes y servicios tienen derecho, en la relación de consumo, a la protección de su salud, seguridad e intereses económicos; a una información adecuada y veraz; a la libertad de elección y a condiciones de trato equitativo y digno.*



Provincia de Tierra del Fuego, Antártida
e Islas del Atlántico Sur
República Argentina



TRIBUNAL DE CUENTAS DE TIERRA DEL FUEGO
ANTÁRTIDA
E ISLAS DEL ATLÁNTICO SUR



"2015 - Año del Bicentenario del Congreso de los Pueblos Libres"

Las autoridades proveerán a la protección de esos derechos, a la educación para el consumo, a la defensa de la competencia contra toda forma de distorsión de los mercados, al control de los monopolios naturales y legales, al de la calidad y eficiencia de los servicios públicos, y a la constitución de asociaciones de consumidores y de usuarios.

La legislación establecerá procedimientos eficaces para la prevención y solución de conflictos, y los marcos regulatorios de los servicios públicos de competencia nacional, previendo la necesaria participación de las asociaciones de consumidores y usuarios y de las provincias interesadas, en los organismos de control".

Ahora bien, en atención a que la Resolución O.R.S.N.A. N° 173, reglamenta la celebración de audiencias públicas, considero que con la pertinente intervención del Ente Regulador, quedaría razonablemente asegurado el respeto a la garantía contenida en el último párrafo del artículo 42 de la Constitución Nacional.

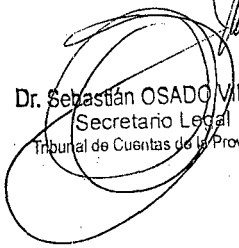
CONCLUSIÓN

En función del análisis precedente, sin perjuicio del cálculo de la ecuación económico-financiera y la razonabilidad de la adecuación del monto de la tasa de embarque, que escapa a la incumbencia profesional del área legal de este Tribunal de Cuentas, no encuentro obstáculos legales para la redeterminación de la

Tasa Interna de Retorno en cuestión, cuya eventual aprobación se encuentra supeditada a la correspondiente intervención de la Legislatura Provincial en los términos de la Ley provincial N° 607 y el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (O.R.S.N.A.).

Por lo demás, considero que en atención a la significativa importancia de la cuestión traída en consulta, que excede el análisis de legalidad en materia económico financiera, resultaría pertinente poner en conocimiento de la situación, mediante remisión de copia del presente dictamen y del acto administrativo que como consecuencia se emita, a la Fiscalía de Estado de la provincia.

En virtud de todo lo expuesto, giro las actuaciones con el proyecto de acto administrativo cuya emisión estimo pertinente.

Dr. Sebastián OSADO VIRUEL
Secretario Legal
Tribunal de Cuentas de la Provincia



Provincia de Tierra del Fuego, Antártida
e Islas del Atlántico Sur
República Argentina



INFORME CONTABLE N°60/15

LETRA: T.C.P.-PROSC.

USHUAIA, 08 ABR 2015

AL SECRETARIO LEGAL

c/c al Vocal de Auditoría C.P. Hugo Pani

c/c al Presidente Dr. Miguel Longhitano

REF: ASESORAMIENTO TECNICO SOBRE INFORME

SLyT N° 2681/14 – PUNTO 2

Expte. N° 15373-MO/06

Se eleva el presente informe en el cual se analiza por esta Prosecretaría Contable el asunto de referencia.

1) OBJETIVO DEL PRESENTE INFORME

Según las actuaciones que obran en el expediente mencionado en la referencia el objeto del presente trabajo debería ser: “...brindar asesoramiento técnico a los fines de dar cumplimiento a lo requerido en el Punto 2 del Informe SLyT N° 2681/14, obrante a fs.2504...” (el subrayado es mío)

Este objetivo se plantea en función de lo expresamente solicitado por el Sr. Secretario de Gobierno, CPN Alejandro Ayunes en su Informe MGJyS N° 199 (fs.2510).

A su vez el Punto 2 del Informe SLyT N° 2681/14 indica: “Acompañar la información indicada por el Director Provincial de Estudios Especiales a fs.2494 vuelta, ello para la emisión del Informe pertinente”

Según lo informado de puño y letra por el Sr. Actuario Alberto Carlos Cascarini a fs.2494 vta. que deslinda su responsabilidad en función de su competen-

“Las Islas Malvinas, Georgias, Sándwich del Sur son y serán Argentinos”



Provincia de Tierra del Fuego, Antártida
e Islas del Atlántico Sur
República Argentina



cia, no se desprende claramente lo solicitado a este organismo de control ya que hace mención a corroborar el movimiento de pasajeros (residentes y no residentes) para determinar el volumen de ingresos por Tasa de Embarque.

Por todo lo expuesto, de las actuaciones no surge claramente cuál es exactamente el asesoramiento a brindar sin perjuicio de lo cual es intención de este informe sugerir algunas pautas que podrían tenerse en cuenta a los efectos de que el Poder Ejecutivo pueda atender el reiterado reclamo de aumento de dicha tasa de embarque dado el compromiso plasmado en Acta de Recomposición Contractual firmada entre el Ministro de Obras y Servicios Públicos de la Provincia y el representante de la Empresa London Supply ratificada por Decreto Provincial N° 4879 publicado en Boletín Oficial el 8 de enero de 2007.

Dicha Acta en su cláusula 19 establece que el Gobierno se comprometió contractualmente a mantener la TIR a la empresa a través de la recomposición del monto de la Tasa de Embarque que deben pagar los pasajeros al momento de embarcar su vuelo.

2) ACLARACIONES PREVIAS

No surge de las actuaciones un informe que asesore a la Secretaría de Gobierno al respecto, emanado de la Dirección de Aeronáutica que es quien naturalmente entiende en la materia.

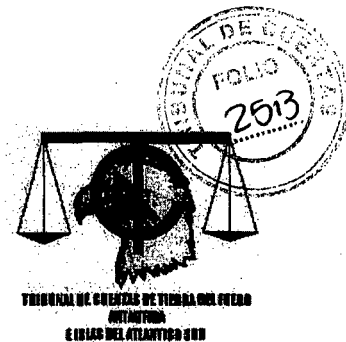
Tampoco se vislumbra asesoramiento integral del Ministerio de Economía, ni de la Contaduría General de la Provincia que son los estamentos que naturalmente entienden sobre los cánones a cobrar y subsidios al transporte en el marco general de la planificación de ingresos y gastos del Gobierno y relacionado a las variables económicas, contables y financieras que deberían tenerse presente.

Por último no se encuentra en el expediente un informe integral legal que asesore concretamente a la Secretaría de Gobierno y al Sr. Ministro de Gobierno, Justicia y Seguridad respecto a los límites y posibilidades legales que podrían encuadrar el análisis de aumento de tasa de embarque.

"Las Islas Malvinas, Georgias, Sándwich del Sur son y serán Argentinos"



Provincia de Tierra del Fuego, Antártida
e Islas del Atlántico Sur
República Argentina



Lo dicho en el presente apartado no constituye una crítica ni observaciones al expediente sino una opinión respecto a todos los documentos indispensables con los que se debería contar -reitero, en mi opinión- a los efectos de tomar la mejor decisión posible y poder defenderla en todos los ámbitos que sea necesario.

3) LIMITACIONES AL ALCANCE

Dadas las aclaraciones plasmadas en el apartado anterior y la falta de especialización sobre la materia por parte de quien suscribe el presente, las conclusiones del informe se basan en la objetividad de los términos contables, económicos y financieros que a mi criterio podrían tenerse presente a los fines de considerar:

- a) si el aumento de la tasa de embarque a \$ 88.- es relativamente razonable;
- b) si guarda relación con el sostenimiento de la TIR que el Gobierno comprometió en su momento;
- c) teniendo presente la unificación para residentes y no residentes;
- d) el impacto de dicho aumento sobre el valor del pasaje -sobre todo en relación a residentes;
- e) la disminución a cero del subsidio al transporte que debe hacer frente el gobierno sumado al incremento del canon de concesión del 6,25 al 10,25 % y
- f) que dicha tasa de embarque se incluya en valor del pasaje y no deba ser pagada por los pasajeros en la ventanilla del aeropuerto.

4) DATOS DESTACADOS O CONSIDERADOS RELEVANTES PARA EL ANÁLISIS:

Del difícil y complicado estudio de las actuaciones y en relación al alcance del trabajo se han extractado y extraído una serie de datos que se consideran relevantes a los efectos de poder colaborar en la asistencia a brindar y complementar



Provincia de Tierra del Fuego, Antártida
e Islas del Atlántico Sur
República Argentina



tomando como base el pormenorizado Informe del Secretario de Gobierno C.P.N.

Ayunes que obra a fs. 2491/2494, los cuales se plasman en el siguiente cuadro:

FILA	CONCEPTOS	REALES 2010	PROYECTADOS 2014	PROYECTADOS 2018
1	Cantidad de Pax (vendidos/a vender)	260.164	303689	341805
2	Recaudación por Tasa Embarque London Supply	\$ 6.518.688.-	\$ 9.060.453.-	\$ 29.978.888.-
3	Promedio Unitario Tasa = (2/1)	\$ 25,05	\$ 29,83	\$ 87,70
4	Total Ingresos London Supply	\$ 10.961.857.-	\$ 15.830.701.-	\$ 37.583.448.-
5	Relación entre Total de Ingresos y Recaudación por Tasa Embarque London Supply	59,47%	57,23%	79,76%
6	Flujo Neto de Ingresos London Supply (Dif. entre Ingresos y Egresos)	\$ 4.503.135.-	- \$ 688.751.-	\$ 17.211.197.-
7	Tarifa básica Bs.As-Ushuaia	Junio/2010 \$ 693.-	Junio/2014 \$ 3.000.-	\$ 4.200.-
8	Incremento Tarifa Pasaje		4,32 veces	
9	Relación entre Tarifa Pasaje y Costo de la Tasa de Embarque	1,80%	0,40%	2,00%

Aclaraciones y comentarios relacionados al Cuadro anterior:

Fila 1: Indica la cantidad de pax o boletos de avión que representan la cantidad de pasajeros que pagaron tasa de embarque para 2010 y lo que se proyectaba para 2014 y 2018 sobre premisas de presupuestación que se extraen del expediente y que podrían ser consideradas razonables luego de su análisis.

Fila 2: En función de la cantidad de pax y su precio se establece para cada año la recaudación en concepto de tasa de embarque que para 2010 representa datos extraídos de la realidad y para 2014 y 2018 cifras proyectadas también con premisas que pueden considerarse razonables. Aquí se puede vislumbrar un incremento muy importante y significativo de la recaudación de la empresa ya que para 2018 ya se considera proyectado el incremento de la tasa de embarque a \$ 87,70.

Fila 3: Lo dicho anteriormente se destaca en esta fila ya que según la cantidad de pax al precio de \$ 87,70 cada uno la recaudación de la empresa por este concepto se triplica.



Provincia de Tierra del Fuego, Antártida
e Islas del Atlántico Sur
República Argentina



Fila 4: Indica el total de ingresos de la empresa que para 2010 se basa en balances certificados y para 2014 y 2018 en relación a flujos de fondos proyectados también certificados por profesional contable por lo cual la pautas y premisas consideradas se pueden calificar de razonables. Se puede verificar de estos datos que si bien comparando 2014 con 2018 el ingreso por tasa de embarque se triplicaría, los ingresos totales de la compañía no estarían mostrando un aumento del triple sino inferior por lo cual se podría inferir que habrían otras variables que inciden en negativo en la situación económica y financiera de la empresa. Esto se indica como una relación a tener presente ya que la empresa posee otras variables que estarían funcionando negativamente lo cual no debería ser sostenido solo por el incremento de la tasa de embarque. Con esto quiero decir que el Gobierno de la Provincia debe sostener la tasa interna de retorno según las obligaciones contraídas pero no en relación a otras variables que inciden negativamente en los números de la empresa y sobre las cuales el Gobierno no es responsable.

Fila 5: Estos datos indican que en 2010 los ingresos por tasa de embarque representaban casi el 60% del total de ingresos de la compañía, relación que se mantendría mas o menos estable en 2014 y que pasaría a ser del 80% en 2018 si se incrementara la tasa de embarque a \$ 87,7. Adicionalmente incluiremos en esta fila al año 2007, fecha en la que se puso en vigencia el Acta Acuerdo nombrada en el Apartado 1 del presente en la que los ingresos por tasa de embarque fueron de \$ 3,82 millones representando un 60% de los ingresos totales de la compañía (\$ 6,29 millones). Porcentual similar a los años 2010 y 2014. Por eso, habría que tener presente este dato sólo a los efectos de poder verificarlos ya que la tasa de embarque no es la única fuente de ingresos de la compañía por lo tanto no es la única responsable de solventar la TIR de la empresa más allá de las consideraciones que también deberían tenerse presente dadas las obras millonarias que se han realizado por parte de la compañía cuyo grado de cumplimiento no está a mi alcance evaluar aunque de los informes obrantes en el expediente se podría vislumbrar su cumplimiento pero que dichas inversiones no incidirían en este análisis de ingresos sino al momento de analizar el flujo neto de ingresos.



Provincia de Tierra del Fuego, Antártida
e Islas del Atlántico Sur
República Argentina



Fila 6: Flujo Neto de Ingresos: estos datos comienzan a completar el panorama general ya que refleja las diferencias entre flujos de ingresos y egresos. Al respecto surge de las actuaciones la inversión en obra en los años 2007, 2008 y 2009 por \$ 28 millones que generan flujos de fondos negativos en esos años habiéndose producido flujos positivos de fondos en los años anteriores donde no se producían erogaciones importantes para inversión en obra. Luego en 2010, sin tener que enfrentar erogaciones para la obra se produce una recuperación lógica en 2010 (flujo positivo de \$ 4,5 millones) y empieza a decaer luego en los años siguientes volviéndose negativo en 2013 (-\$ 2 millones) y 2014 -\$ 688.751. Luego y proyectando el incremento de tasa de embarque a \$ 88.- se produce una recuperación inmediata que se posiciona para los años 2016 al 2026 entre los \$ 16 y \$ 26 millones por año de flujo neto de fondos. Es dable destacar que no se han previsto obras para esos años y que la recuperación de la T.I.R. se produce aunque no es posible para quien suscribe estimar si esa Tasa Interna de Retorno se adecua o no a lo pactado originalmente.

Fila 7: Se indica una Tarifa básica aproximada del tramo Buenos Aires -Ushuaia de \$ 693,- para junio de 2010 y de \$ 3.000.- para junio 2014. calculando un costo del pasaje para el año 2018 para ese mismo tramo de \$ 4.200.-

Fila 8: En esta fila se indica que el costo aproximado del pasaje indicado en Fila 7 habría aumentado entre junio/2010 y junio/2014, 4,32 veces.

Fila 9: Se indica la relación entre el costo del pasaje y la incidencia de la tasa de embarque sobre ese costo. Al respecto se puede discernir que para el habitante de Tierra del Fuego una Tasa de Embarque de \$ 13 representaba en el año 2010 un 1,8% del valor del pasaje tomado como referencia y que llevado el costo de la Tasa de Embarque a \$ 88.- sobre un costo proyectado del pasaje de \$ 4.200.- para el año 2018 esa Tasa de embarque se encontraría en el orden del 2%. Por lo cual desde el punto de vista del bolsillo del ciudadano de Tierra del Fuego, el incremento de la tasa no afectaría prácticamente su bolsillo teniendo en cuenta además que la misma se licúa a medida que la tarifa del pasaje aumenta.



Provincia de Tierra del Fuego, Antártida
e Islas del Atlántico Sur
República Argentina



5) OPINIÓN

Teniendo en cuenta los apartados 1 a 4 del presente incluido el alcance del trabajo se podría concluir lo siguiente:

a) En relación a si el aumento de la tasa de embarque a \$ 88.- es relativamente razonable el asesoramiento consistiría en tener presente las variables analizadas, sin perjuicio de otras que sean verificadas en función de la especialización del tema ya sea por las autoridades de la Dirección de Aeronáutica, del Ministerio de Economía, de la Contaduría General, de la Secretaría General dependiente del Ministerio de Gobierno Justicia y Seguridad, de la Secretaría Legal y Técnica y otras autoridades que corresponda.

b) Respecto a si dicho aumento de tasa de embarque guarda relación con el sostenimiento de la TIR que el Gobierno comprometió en su momento a través del Acta de Recomposición Contractual ratificada por Decreto Provincial N° 4879/06, del análisis de los datos surgiría que si, (Ver Apartado 4-Fila 6) sin perjuicio de no poder calcular la T.I.R. que generará en el futuro dicho incremento de tasa y aún cuando parecería que podría ser excesiva sobre todo teniendo en cuenta que no se presupuestan nuevas obras durante mas de una década. Por lo dicho creo que el análisis debería centrarse en esos puntos y establecer lo más preciso posible los números con el objetivo de poder defender claramente la decisión que tome el Gobierno de la Provincia.

c) Respecto al impacto sobre el bolsillo del habitante de Tierra del Fuego remito la opinión a lo dicho en Apartado 4-Fila 9.

d) Este impacto que se dispersa entre residentes y no residentes tiene su contrapartida en beneficios de las arcas del gobierno ya que al unificar la tasa de residentes y no residentes el gobierno no tendría que financiar la diferencia tal como lo estipulaba el Acta vigente de \$ 15 por pasaje y por otra parte vería incrementado el Canon de Concesión en función del nuevo Proyecto de Acta Acuerdo Cláusula Sexta (fs.2501)



Provincia de Tierra del Fuego, Antártida
e Islas del Atlántico Sur
República Argentina



Se reitera que las presentes conclusiones representarían una guía mínima de análisis que podría seguirse a los efectos de la resolución de un tema tan complicado y lleno de aristas que deben indefectiblemente tenerse presentes.

En otro orden de cosas se deja constancia que se encuentran repetidos los folios 2382 y 2412 en el expediente de referencia.

Sin otro particular saludo a Usted atte.

C.P. Rafael A. CHORÉN
AUDITOR FISCAL
A/C de la Prosecretaría Contable
Tribunal de Cuentas de la Provincia

