

# SESIONES DE PRORROGA

## 2006

# ORDEN DEL DIA N° 1763

### COMISION BICAMERAL PERMANENTE DE TRAMITE LEGISLATIVO –LEY 26.122–

**Impreso el día 19 de diciembre de 2006**

Término del artículo 113: 29 de diciembre de 2006

SUMARIO: **Declaración** de validez de los decretos 1.654 de fecha 4 de septiembre de 2006 y 1.012 de fecha 7 de agosto de 2006. (7.067-D.-2006.)

**I. Dictamen de mayoría.**

**II. Dictamen de minoría.**

I

#### Dictamen de comisión (en mayoría)

*Honorable Congreso:*

La comisión bicameral permanente prevista en los artículos 99, inciso 3, y 100, incisos 12 y 13, de la Constitución Nacional ha considerado el expediente referido a los decretos del Poder Ejecutivo 1.654 de fecha 4 de septiembre de 2002 por el cual se declaró al transporte aerocomercial de cabotaje en estado de emergencia en razón de los factores externos e internos que motivaron una profunda crisis, y 1.012 de fecha 7 de agosto de 2006 por el cual se declaró continuar con el estado de emergencia del transporte aerocomercial que se desarrolla en todo el territorio de la Nación Argentina por operadores nacionales oportunamente dispuesta por el artículo 1° del decreto 1.654/02.

En virtud de los fundamentos que se exponen en el informe adjunto, y por los que oportunamente ampliará el miembro informante, se aconseja la aprobación del siguiente

#### Proyecto de resolución

*El Senado y Cámara de Diputados de la Nación*

RESUELVEN:

Artículo 1° – Declarar la validez de los decretos 1.654 de fecha 4 de septiembre de 2002 y 1.012 de fecha 7 de agosto de 2006.

Art. 2° – Comuníquese al Poder Ejecutivo nacional.

De acuerdo con las disposiciones pertinentes, este dictamen pasa directamente al orden del día.

Sala de la comisión, 22 de noviembre de 2006.

*Jorge M. Capitanich. – Diana B. Conti. –  
Luis F. J. Cigogna. – Jorge A. Landau.  
– Agustín O. Rossi. – Patricia Vaca  
Narvaja. – Nicolás Fernández. – María  
L. Leguizamón. – Miguel A. Pichetto.*

#### INFORME

##### I. Antecedentes

La reforma constitucional de 1994 dejó atrás la discusión doctrinaria y jurisprudencial que en el marco del paradigma instaurado por los constituyentes del 53/60 se planteaba<sup>1</sup>.

En procura de una regulación del poder atribuido al presidente de la Nación se establecieron me-

<sup>1</sup> Joaquín V. González se pronunciaba a favor de la constitucionalidad de los decretos de necesidad y urgencia siempre que ellos sean sometidos a consideración del Honorable Congreso de la Nación. *Manual de la Constitución Argentina*, 1890.

En una postura distinta, se ubica Linares Quintana, siguiendo el criterio ortodoxo de que lo que no está previsto en la ley no se puede hacer. A él adhieren Bidart Campos y Vanossi, entre otros.

Julio R. Comadira analiza ambas posturas doctrinarias. Los decretos de necesidad y urgencia en la reforma constitucional (“La Ley”, 1995-95-b, páginas 823:850.)

canismos tendientes a resolver el uso y la instrumentación de tres decretos cuyas características han sido tipificadas en nuestra Constitución Nacional: a) los decretos de necesidad y urgencia, b) la delegación legislativa y c) la promulgación parcial de las leyes.

Estos decretos han sido consagrados expresamente en los artículos 99, inciso 3, 76, 80 y 100 incisos 12 y 13 de la Constitución Nacional.

El artículo 99 en su parte pertinente establece:

Capítulo tercero: *Atribuciones del Poder Ejecutivo. Artículo 99.* El Presidente de la Nación tiene las siguientes atribuciones:

3. Participa de la formación de las leyes con arreglo a la Constitución, las promulga y hace publicar. El Poder Ejecutivo no podrá en ningún caso bajo pena de nulidad absoluta e insanable, emitir disposiciones de carácter legislativo. Solamente cuando circunstancias excepcionales hicieran imposible seguir los trámites ordinarios previstos por esta Constitución para la sanción de las leyes, y no se trate de normas que regulen materia penal, tributaria, electoral o el régimen de los partidos políticos, podrá dictar decretos por razones de necesidad y urgencia, los que serán decididos en acuerdo general de ministros que deberán refrendarlos, conjuntamente con el jefe de Gabinete de Ministros.

El jefe de Gabinete de Ministros personalmente y dentro de los diez días someterá la medida a consideración de la Comisión Bicameral Permanente, cuya composición deberá respetar la proporción de las representaciones políticas de cada Cámara. Esta comisión elevará su despacho en un plazo de diez días al plenario de cada Cámara para su expreso tratamiento, el que de inmediato considerarán las Cámaras. Una ley especial sancionada con la mayoría absoluta de la totalidad de los miembros de cada Cámara regulará el trámite y los alcances de la intervención del Congreso.

Capítulo cuarto: *Atribuciones del Congreso. Artículo 76.* Se prohíbe la delegación legislativa en el Poder Ejecutivo, salvo en materias determinadas de administración o de emergencia pública, con plazo fijado para su ejercicio y dentro de las bases de la delegación que el Congreso establezca.

La caducidad resultante del transcurso del plazo previsto en el párrafo anterior no importará revisión de las relaciones jurídicas nacidas al amparo de las normas dictadas en consecuencia de la delegación legislativa.

Capítulo quinto: *De la formación y sanción de las leyes. Artículo 80.* Se reputa aprobado por el Poder Ejecutivo todo proyecto no de-

vuelto en el término de diez días útiles. Los proyectos desechados parcialmente no podrán ser aprobados en la parte restante. Sin embargo, las partes no observadas solamente podrán ser promulgadas si tienen autonomía normativa y su aprobación parcial no altera el espíritu ni la unidad del proyecto sancionado por el Congreso. En este caso será de aplicación el procedimiento previsto para los decretos de necesidad y urgencia.

Capítulo cuarto: *Del jefe de Gabinete y demás ministros del Poder Ejecutivo: Artículo 100.*

12. Refrendar los decretos que ejercen facultades delegadas por el Congreso, los que estarán sujetos al control de la Comisión Bicameral Permanente.

13. Refrendar conjuntamente con los demás ministros los decretos de necesidad y urgencia y los decretos que promulgan parcialmente leyes. Someterá personalmente y dentro de los diez días de su sanción estos decretos a consideración de la Comisión Bicameral Permanente.

La introducción de los institutos denominados “decretos de necesidad y urgencia” y “facultades delegadas” en el nuevo texto constitucional de 1994, implica poner reglas a una situación de excepción y, por lo tanto al estricto control que la Constitución Nacional le atribuye al Congreso Nacional.

Sin embargo ella no ha previsto el trámite ni los alcances de la intervención del Congreso sino que lo ha dejado subordinado a una ley especial.

La ley 26.122 sancionada el 20 de julio de 2006 regula el trámite y los alcances de la intervención del Congreso respecto de los decretos que dicta el Poder Ejecutivo: a) De necesidad y urgencia, b) Por delegación legislativa y c) De promulgación parcial de leyes.

El título II de la ley 26.122 establece el régimen jurídico y la competencia de la Comisión Bicameral Permanente y, en su artículo 52, precisa que ella estará integrada por ocho (8) diputados y (8) senadores, designados por el presidente de sus respectivas Cámaras.

La resolución del presidente de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación 1.130 de fecha 12 de octubre de 2006, ha designado a los señores diputados de la Nación miembros de dicha comisión.

En igual sentido, el presidente de la Honorable Cámara de Senadores de la Nación ha emitido los decretos 54 de fecha 13 de octubre de 2006 y 57 de fecha 25 de octubre de 2006.

## II. Objeto

Se somete a dictamen de vuestra comisión el decreto del Poder Ejecutivo nacional 1.654 de fecha 4 de septiembre de 2006 por el cual se declaró

al transporte aerocomercial de cabotaje en estado de emergencia en razón de los factores externos e internos que motivaron una profunda crisis y 1.012 de fecha 7 de agosto de 2006 por el cual se declaró continuar con el estado de emergencia del transporte aerocomercial que se desarrolla en todo el territorio de la Nación Argentina por operadores nacionales oportunamente dispuesta por el artículo 1° del decreto 1.654/02.

#### II.a. *Análisis del decreto*

El Poder Ejecutivo nacional ha dejado constancia en el último párrafo del “Considerando” del citado decreto que el mismo se dicta en uso de las atribuciones conferidas por el Poder Ejecutivo nacional por el artículo 99, incisos 1 y 3, de la Constitución Nacional.

Respecto a las normas dictadas por el Poder Ejecutivo en el marco del artículo 99, inciso 1, de la Constitución Nacional con anterioridad al 28 de julio de 2006 corresponde remitirse a lo dictaminado por la Comisión Bicameral de Seguimiento de las Facultades Delegadas.

No obstante, corresponde analizar la validez de los decretos citados en el marco de las facultades establecidas por el artículo 99, inciso 3, de la Constitución Nacional.

La ley 26.122, en el capítulo I de título III se refiere a los dictámenes de la Comisión Bicameral Permanente respecto de los decretos de necesidad y urgencia estableciendo en su artículo 102 que vuestra comisión debe expedirse expresamente sobre la adecuación del decreto a los requisitos formales y sustanciales establecidos constitucionalmente para su dictado.

La lectura del artículo 99, inciso 3, de la Constitución Nacional permite distinguir como requisitos formales: *a)* la firma del señor presidente de la Nación, *b)* firma de los señores ministros y del señor jefe de Gabinete de Ministros dictado en acuerdo general de ministros y refrendado conjuntamente con el señor jefe de Gabinete de Ministros y *c)* remitido por el señor jefe de Gabinete de Ministros a la Comisión Bicameral Permanente y como requisitos sustanciales: *a)* razones de necesidad y urgencia y *b)* en orden a la materia, debe regular aquella que no trate de materia penal, tributaria, electoral o el régimen de partidos políticos.

Los decretos 1.654/02 y 1.012/06 en consideración han sido decididos en Acuerdo General de Ministros y refrendados por el señor presidente de la Nación, el señor jefe de Gabinete de Ministros y los señores ministros, de conformidad con el artículo 99, inciso 3, párrafo 3°.

Respecto al último requisito formal a tratar referido a la obligación del jefe de Gabinete de Ministros de someter la medida a consideración de la Comisión Bicameral Permanente dentro de los 10 días, él

se encuentra cumplido toda vez que vuestra comisión ha concluido que atento a que aquella cláusula ha tomado el carácter de operativa con la reciente sanción de la ley 26.122 que estableció el régimen legal de los decretos de necesidad y urgencia, de delegación legislativa y de promulgación parcial de leyes y, en virtud de la cual, se ha conformado vuestra comisión, corresponde considerar cumplido el mismo respecto de los decretos de necesidad y urgencia emitidos con anterioridad al 25 de octubre de 2006, fecha en la que ha quedado conformada la Comisión Bicameral Permanente.

Las razones citadas precedentemente, sumadas a las necesidades organizativas de vuestra comisión y al cúmulo de decretos a tratar –las que constituyen una situación de excepción–, deben considerarse en virtud del cumplimiento del plazo establecido por el artículo 93, inciso 3, para elevar vuestro despacho al plenario de cada Cámara.

La posición adoptada por vuestra comisión tiene fundamento en el artículo 82 de la Constitución Nacional que establece: “La voluntad de cada Cámara debe manifestarse expresamente; se excluye, en todos los casos, la sanción tácita o ficta” y en el principio de seguridad jurídica que exige que se mantenga la vigencia de los decretos de necesidad y urgencia hasta tanto él sea derogado formalmente por el Congreso<sup>2</sup>.

Corresponde a continuación analizar el cumplimiento de los requisitos sustanciales en el dictado de los decretos 1.654/02 y 1.012/06, para lo cual resulta procedente realizar un análisis del marco en que ellos fueron dictados.

El Servicio Público de Transporte Aerocomercial de Cabotaje constituye un servicio esencial para la comunidad, cuya prestación el Estado nacional debe asegurar en forma general, continua, regular, obligatoria, uniforme y en igualdad de condiciones para todos los usuarios.

Es deber del Estado nacional velar por la adecuada prestación de los servicios públicos, preservando la salud no sólo del transporte aéreo, sino también del sistema general de transporte, evitando prácticas ruinosas que tras una efímera ventaja económica para el consumidor, se revelan a la larga, contrarias al interés general.

El dictado del decreto 1.654 ocurrió el 4 de septiembre de 2002, época en la que los grandes desequilibrios producidos en todos los ámbitos de la economía nacional generaron una situación de crisis general de tal gravedad y magnitud que determinó el dictado de la Ley de Emergencia Pública y de Refor-

<sup>2</sup> Esta posición ha sido sostenida por autores como Bidart Campos, Pérez Hualde, Cassagne, entre otros quienes han señalado que ni siquiera una ley que reglamente el trámite y alcance de la intervención del Congreso podrá prescribir que el silencio implique la aprobación tácita del decreto de necesidad y urgencia.

ma de Régimen Cambiario, 25.561, con el objeto de que el Poder Ejecutivo nacional proceda al reordenamiento, reactivación, crecimiento y reestructuración del sistema económico, financiero, cambiario, social y administrativo del Estado nacional.

En ese marco coyuntural se vieron afectadas profundamente las empresas aerocomerciales que operan en el sistema de cabotaje.

El sector aerocomercial tiene dentro de sus componentes de costos un alto porcentaje ligado estrictamente a insumos importados, mientras que otros de carácter local se han visto también incrementados, como es el caso de los combustibles.

A raíz de los acontecimientos ocurridos el día 11 de septiembre de 2001 en los Estados Unidos de América, las empresas de transporte aéreo sufren una grave crisis en cuanto a los seguros obligatorios de dicha actividad, toda vez que las empresas aseguradoras que se dedican a atender al sector aerocomercial han incrementado los costos de las pólizas, como consecuencia de los nuevos riesgos existentes.

Las empresas locadoras o dadoras en *leasing* de aeronaves han intimado en muchos casos a las transportadoras a suspender las prestaciones en tanto no posean una garantía integral de los riesgos contra actos de guerra, terrorismo y riesgos asociados.

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), ha decidido apelar a sus Estados miembros para que tomen las medidas necesarias, con el objeto de asegurar que la aviación y los servicios de transporte aerocomercial no sean alterados y apoyen las operaciones de las líneas aéreas mediante un compromiso que cubra los riesgos desatendidos por las circunstancias antes mencionadas, hasta tanto se establezcan los mercados de seguros.

Si bien el Estado nacional se encuentra debidamente informado de la referida situación, en el marco de la presente emergencia no puede absorber de manera directa el costo de los seguros, pero sí puede aplicar políticas que coadyuven al sector a enfrentar la actual situación de emergencia que atraviesa.

Conforme lo antedicho y teniendo en cuenta que la cobertura de riesgos aeronáuticos tiene un costo sensiblemente inferior en el exterior, dado que existe una mayor oferta por parte de las empresas aseguradoras extranjeras, se entiende necesario, entre otras medidas concretas, exceptuar transitoriamente a las empresas de transporte aéreo nacional de la obligación de contratar seguros en el país en tanto el interés asegurable sea de jurisdicción nacional, conforme prevén los artículos 2° y 3° de la ley 12.988, (t.o. por decreto 10.307 del 11 de junio de 1953).

Los motivos de la crisis arraigada en el sector son, entre otros, la restricción crediticia general que impide el financiamiento de la actividad, el incremen-

to del precio en el tipo de combustible utilizado, el aumento en los costos de los seguros y la incidencia directa en el sector de la movilidad del tipo de cambio.

En este estado, es necesario declarar en forma expresa la emergencia del sector, dentro del marco de la ley 25.561 y, en consecuencia, fijar políticas que coadyuven a compensar los desfasajes existentes, viabilizando la continuidad de las empresas prestatarias y, por lo tanto, la prestación de los servicios a los usuarios como también la conservación de las fuentes de empleo.

El estado de emergencia en razón de los factores externos e internos que motivados el dictado del decreto 1.654 de fecha 4 de septiembre de 2002 por una profunda crisis del transporte aerocomercial de cabotaje persiste a la fecha del dictado del decreto 1.012 de fecha 7 de agosto de 2006.

Agregándose que desde el dictado del decreto 1.654/02 a la fecha, se vieron afectadas profundamente las empresas aerocomerciales que operaban en el sistema de cabotaje, citando entre otras la caducidad de Dinar Líneas Aéreas S.A. y Líneas Aéreas Privadas Argentinas S.A. (LAPA) y el cese en la prestación de servicios de Southern Winds S.A., American Falcon S.A. y Aerovip S.A.

Es necesario reformular en forma expresa la emergencia del sector dentro del marco de la ley 25.561 y sus modificatorias y, en consecuencia, fijar políticas que coadyuven a compensar los desequilibrios existentes, viabilizando la continuidad de las empresas prestatarias, su fortalecimiento y el estímulo para la incorporación de nuevas empresas en el mercado, lo que redundará en beneficio de los usuarios y por ende en la conservación de las fuentes de empleo directo e indirecto del sector aerocomercial, turístico, hotelero, etcétera.

Las razones de necesidad y urgencia requeridas para habilitar la competencia del Poder Ejecutivo en materia legislativa han sido descritas en el "Considerando" de los decretos 1.654/02 y 1.012/06.

El espíritu legislativo no ha variado atento a que en definitiva el Congreso en ejercicio de sus atribuciones constitucionales propias no ha adoptado decisiones diferentes en los puntos de política involucrados<sup>3</sup>.

En razón a la materia regulada en los decretos 1.654/02 y 1.012/06, ella no está comprendida dentro de aquella que taxativamente prohíbe el artículo 99, inciso 3, por no tratarse de materia penal, tributaria, electoral o el régimen de partidos políticos.

El Poder Ejecutivo ha considerado la necesidad de producir modificaciones en la legislación

<sup>3</sup> Ambos presupuestos han sido delineados como básicos para la validez de los D.N.U., en el voto de la mayoría en el caso "Peralta". Corte Suprema de Justicia ("Fallos" 313:1.513) ("La Ley", 1.990-D, 131.)

impositiva y en el Código Aeronáutico y en este sentido ha instruido en la medida adoptada a las jurisdicciones pertinentes la remisión de los proyectos de ley respectivos al Honorable Congreso de la Nación, absteniéndose de legislar por sí en la materia.

### III. Conclusión

Encontrándose cumplidos, en el dictado de los decretos 1.654/02 y 1.012/06, los requisitos formales y sustanciales establecidos en artículo 99 inciso 3 de la Constitución Nacional y recepcionados en la ley 26.122, por el artículo 10, vuestra comisión propone que se resuelva declarar expresamente la validez de los decretos de necesidad y urgencia 1.654 de fecha 4 de septiembre de 2002 y 1.012 de fecha 7 de agosto de 2006.

*Jorge A. Landau. – Miguel A. Pichetto. – Agustín O. Rossi. – María L. Leguizamón. – Jorge M. Capitanich. – Luis F. J. Cigogna. – Alfredo C. Fernández. – Patricia Vaca Narvaja.*

## II

### Dictamen de minoría

*Honorable Cámara:*

La Comisión Bicameral Permanente –ley 26.122– ha considerado los decretos de necesidad y urgencia que se detallan a continuación y que se analizan de manera conjunta en virtud de que así lo ha resuelto esta comisión en lo referido a los decretos de necesidad y urgencia emitidos con anterioridad a la sanción de la ley 26.122 y debido a que ambos resuelven sobre cuestiones referidas al transporte aerocomercial:

1. 1.654, del 4 de septiembre de 2002, por el cual se declara al transporte aerocomercial de cabotaje en estado de emergencia.

2. 1.012, del 7 de agosto de 2006, por el cual se declara la continuidad del estado de emergencia en el transporte aerocomercial de cabotaje.

Por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, se aconseja el rechazo de los citados decretos.

22 de noviembre de 2006.

*Pablo G. Tonelli.*

## INFORME

*Honorable Cámara:*

Tengo el agrado de dirigirme a vuestra honorabilidad a fin de someter a su consideración el presente dictamen respecto de los decretos de necesidad y urgencia 1.654/02 y 1.012/06; mediante los cuales el Poder Ejecutivo dispuso la emergencia y luego la prorrogó en materia de transporte aerocomercial de cabotaje.

El titular del Poder Ejecutivo dictó el decreto 1.654/02 en uso de la atribución que le confiere el artículo 99, inciso 30, de la Constitución Nacional (como se expresó en los considerandos de los mismos decretos); por lo que no cabe duda de que se trata de decretos de necesidad y urgencia que, como tales, deben ser objeto de consideración y dictamen por parte de esta comisión (artículos 2°, 10, 19 y concordantes, ley 26.122).

### 1. Criterio rector

Para el análisis de los decretos en cuestión es necesario partir del principio establecido en el artículo 99, inciso 3°, de la Constitución Nacional, según el cual “el Poder Ejecutivo no podrá en ningún caso bajo pena de nulidad absoluta e insanable, emitir disposiciones de carácter legislativo” (segundo párrafo).

El principio es consecuencia, claro está, de la división de poderes que es inherente al carácter de República que la Constitución le asignó a nuestra Nación y a la existencia de un Congreso encargado de legislar (artículos 10, 44 y concordantes). Teoría o doctrina la de división de poderes, que es la “más conforme a la naturaleza de las cosas”, la “más propia para el cumplimiento de los fines de todo gobierno” y “la mejor manera de defender y garantizar contra las tentativas de la tiranía los derechos y libertades de los hombres” a juicio de Joaquín V. González en *Manual de la Constitución Argentina*, página 310, 26ª edición, Angel Estrada y Cía., Buenos Aires, 1971). E indispensable a juicio de la Corte Suprema de Justicia, que muy poco después de instalada expresó que “si la división de poderes no está plenamente asegurada, la forma republicana de gobierno es una ficción” (caso Ramón Ríos y otros”, 1863, fallos 1-32).

Pero el principio de que el presidente no puede legislar admite, sin embargo, una excepción prevista en el siguiente párrafo del mismo artículo 99, inciso 3°, de la Constitución Nacional. Se prevé en esa norma, en efecto, que “solamente cuando circunstancias excepcionales hicieran imposible seguir los trámites ordinarios previstos por esta Constitución para la sanción de las leyes, y no se trate de normas que regulen materia penal, tributaria, electoral o de régimen de los partidos políticos, podrá (el Poder Ejecutivo) dictar decretos de necesidad y urgencia, los que serán decididos en acuerdo general de ministros que deberán refrendarlos, conjuntamente con el jefe de Gabinete de Ministros”.

De manera tal que tenemos un principio rector –de acuerdo con el cual al Poder Ejecutivo le está vedado emitir disposiciones de carácter legislativo–, y una excepción en caso de circunstancias excepcionales que hagan imposible seguir el trámite ordinario de las leyes. En consecuencia, fluye del texto constitucional que corresponde aplicar un criterio restrictivo cuando se trata de juzgar la validez de decretos de necesidad y urgencia dictados por el

Poder Ejecutivo (CSJ, “Fallos” 322-1726. consid. 7°; en igual sentido: Gregorio Badeni, *Tratado de derecho constitucional*, tomo II, pág. 1259, editorial “La Ley”, Avellaneda, 2004).

No hay que perder de vista, además, que se trata del ejercicio, por parte del Poder Ejecutivo, de una atribución que no le es propia sino que, muy por el contrario, es privativa de otro poder. Por lo tanto, si el criterio no fuera restrictivo se correría el riesgo de alterar y afectar gravemente el equilibrio de los poderes, confiriendo atribuciones exorbitantes al presidente de la Nación y poniendo en riesgo las libertades individuales.

## 2. *Circunstancias justificantes*

Como quedó dicho antes, para que la excepcional atribución del Poder Ejecutivo de emitir disposiciones con contenido legislativo pueda ser legítimamente ejercida es necesario que existan “circunstancias excepcionales que requieran pronto remedio y que sea imposible seguir los trámites ordinarios previstos para la sanción de las leyes”.

De acuerdo con la previsión constitucional será por lo tanto necesario, en cada oportunidad en que esta comisión deba pronunciarse, determinar si han existido las circunstancias excepcionales y la imposibilidad de seguir los trámites ordinarios para la sanción de las leyes que justificarían y darían sustento al decreto de necesidad y urgencia de que se trate.

Uno de los casos en los que la Corte Suprema de Justicia analizó con más cuidado esta espinosa cuestión de hecho, fue el caso “Peralta” (27.112/1990, “Fallos” 313-1513), aunque la decisión es anterior a la reforma constitucional de 1994. En esa sentencia, el alto tribunal exigió, para justificar la procedencia de un decreto de necesidad y urgencia, la existencia de una situación de grave riesgo social (consider. 240), que pusiese en peligro la existencia misma de la Nación y el Estado (considerando 260), y tuvo en cuenta el descalabro económico generalizado y la necesidad de asegurar la continuidad y vigencia de la unión nacional (considerandos 330 a 350). Es decir que, a criterio del tribunal, sólo una situación de muy extrema gravedad justificaría la emisión de un decreto de necesidad y urgencia.

Luego de sancionada la reforma constitucional de 1994, la Corte Suprema reiteró el mismo criterio en la sentencia dictada en el caso “Video Club Dreams” (6/6/1995, “Fallos” 318-1154). El tribunal, en efecto, anuló dos decretos de necesidad y urgencia emitidos por el Poder Ejecutivo porque, entre otras razones, los motivos que impulsaron el dictado de los decretos no se exhiben como respuesta a una situación de grave riesgo social que hiciera necesario el dictado de medidas súbitas como las que aquí se tratan” (considerando 15).

La Corte pareció flexibilizar grandemente su criterio al resolver el caso “Rodríguez” (17/12/1997,

“Fallos” 320-2851), en el cual no analizó la existencia de circunstancias justificantes pero tácitamente aceptó la explicación del jefe de Gabinete, quien alegó como circunstancia excepcional los graves defectos que afectan a nuestro sistema aeroportuario”.

Pero poco tiempo después, al resolver el caso “Verrochi” (19/8/1999), el tribunal volvió sobre sus pasos y se mostró dispuesto a examinar si el Poder Ejecutivo había actuado para remediar una situación de hecho constitutiva de un estado de emergencia, es decir si estaba fácticamente justificada la emisión de un decreto de necesidad y urgencia. Y con toda claridad dijo la Corte en ese caso que “para que el Poder Ejecutivo pueda ejercer legítimamente facultades legislativas que, en principio, le son ajenas, es necesaria la concurrencia de alguna de estas dos circunstancias: 1) Que sea imposible dictar la ley mediante el trámite ordinario previsto por la Constitución, vale decir, que las Cámaras del Congreso no puedan reunirse por circunstancias de fuerza mayor que lo impidan, como ocurriría en el caso de acciones bélicas o desastres naturales que impidiesen su reunión o el traslado de los legisladores a la Capital Federal; o 2) que la situación que requiere la solución legislativa sea de una urgencia tal que deba ser solucionada inmediatamente, en un plazo incompatible con el que demanda el trámite normal de las leyes (“Fallos” 322-1726, considerando 90).

Para que no quedaran dudas, agregó el tribunal que al analizar “el presupuesto fáctico que justificaría la adopción de decretos de necesidad y urgencia” corresponde descartar criterios de mera conveniencia ajenos a circunstancias extremas de necesidad, puesto que la Constitución no habilita a elegir discrecionalmente entre la sanción de una ley o la imposición más rápida de ciertos contenidos materiales por medio de un decreto” (considerando 91, segundo párrafo).

El criterio fue reiterado al menos en tres casos posteriores. En “Risollá de Ocampo” expresó la Corte Suprema que “el fundamento de los decretos de necesidad y urgencia es la necesidad de poner fin o remediar situaciones de gravedad que obligan a intervenir en el orden patrimonial, fijando plazos, concediendo esperas, como una forma de hacer posible el cumplimiento de las obligaciones, a la vez que atenuar su gravitación negativa sobre el orden económico e institucional y la sociedad en su conjunto”; con el agregado de que “uno de los requisitos indispensables para que pueda reconocerse la validez de un decreto como el cuestionado en el *sub lite* es que éste tenga la finalidad de proteger los intereses generales de la sociedad y no de determinados individuos” (2/8/2000, “Fallos” 323-1934).

Luego, en Cooperativa de Trabajo Fast Limitada la Corte requirió, para justificar la imposibilidad de seguir el trámite ordinario de las leyes, que las cámaras del Congreso no puedan reunirse por circunstancias de fuerza mayor que lo impidan (1/11/2003,

“Fallos” 326-3180). Y en “Leguizamón Romero”, del 7 de diciembre de 2004 (“Fallos” 327-5559), la Corte reiteró que para que sea procedente la emisión de un decreto de necesidad y urgencia por parte del Poder Ejecutivo es necesario que exista un “grave trastorno que amenace la existencia, seguridad o el orden público o económico”.

Esta doctrina es la actualmente vigente y contiene las premisas bajo las cuales debe realizarse el análisis de los decretos de necesidad y urgencia requeridos por el artículo 99, inciso 3, cuarto párrafo, de la Constitución Nacional, y por los artículos 2°, 10, 19 y concordantes de la ley 26.122.

### 3. *Primera conclusión*

Lo hasta aquí expuesto permite sintetizar una primera conclusión acerca de en qué situaciones o bajo qué circunstancias –de acuerdo con la doctrina de la Corte Suprema de Justicia– puede el presidente de la Nación dictar decretos de necesidad y urgencia.

Las “circunstancias excepcionales” contempladas en el artículo 99, inciso 30, de la Constitución Nacional se configuran ante una “situación de grave riesgo social”, que “ponga en peligro la existencia misma de la Nación y el Estado”, o ante un “descalabro económico generalizado” y frente a la necesidad de “asegurar la continuidad y vigencia de la unión nacional”. Pero también es necesario que “las Cámaras del Congreso no puedan reunirse por circunstancias de fuerza mayor” y que se trate de “proteger los intereses generales de la sociedad y no de determinados individuos”.

Por lo tanto, en cada caso en que deba determinarse si un decreto de necesidad y urgencia ha sido emitido de conformidad con la previsión constitucional, o no, será necesario verificar la existencia de los referidos supuestos de hecho. Y siempre aplicando un criterio de interpretación restrictivo, dado el carácter excepcional de esta atribución del presidente de la Nación.

### 4. *Los decretos 1.654/02 y 1.012/06*

Los decretos bajo análisis de esta comisión bicameral se dictaron con el propósito de declarar y luego prorrogar el estado de emergencia del transporte aerocomercial de cabotaje e implementar medidas que permitieran el normal funcionamiento de esta actividad.

Lo primero que debe señalarse es que, aparentemente, el jefe de Gabinete se ha limitado a enviar al Congreso sólo el texto de los decretos, sin haber adjuntado todos los antecedentes del caso, como hubiera correspondido. Digo aparentemente porque no he recibido otro antecedente más que los mencionados, pero no puedo descartar que ellos hayan ingresado junto con el mensaje del jefe de Gabinete.

De todas maneras, surge del texto de los decretos y de sus antecedentes que ambos decretos bajo

análisis fueron emitidos cuando el Congreso se hallaba en pleno período de sesiones ordinarias (artículo 63 de la Constitución Nacional) y que ambas Cámaras sesionaron en esos meses.

En este punto recuerdo que, de acuerdo con la interpretación de la Corte Suprema, para que proceda la emisión de un decreto de necesidad y urgencia es preciso que “sea imposible dictar la ley mediante el trámite ordinario previsto por la Constitución, vale decir, que las cámaras del Congreso no puedan reunirse por circunstancias de fuerza mayor que lo impidan, como ocurriría en el caso de acciones bélicas o desastres naturales que impidiesen su reunión o el traslado de los legisladores a la Capital Federal” (“Verrochi”, “Fallos” 322-1726, ya citado). En los casos bajo análisis, el presidente ni siquiera ha intentado una explicación acerca de porqué es imposible seguir el trámite previsto en la Constitución para la sanción de las leyes. Sólo ha expresado esa imposibilidad como una petición de principio, sin fundamento alguno.

### 5. *Conclusión*

La conclusión, luego del precedente análisis, es que el Poder Ejecutivo dictó los decretos de necesidad y urgencia bajo análisis sin que estuvieran reunidas las condiciones sustanciales para ello y que, muy por el contrario, lo hizo por razones de mera conveniencia, que es justamente lo que no debe hacer (CSJ, “Fallos” 322-1726, considerando 90).

Sí se encuentran cumplidos los recaudos formales previstos en la Constitución Nacional, por cuanto los decretos han sido dictados en acuerdo general de ministros, han sido firmados por el jefe de Gabinete de Ministros y este mismo funcionario los ha remitido al Congreso. Además, la materia no es de las expresamente vedadas por el artículo 99, inciso 3, párrafo tercero, de la Constitución Nacional. Pero el cumplimiento de estos recaudos formales es insuficiente para dotar de validez a los decretos bajo análisis, dada la falta de cumplimiento de los recaudos sustanciales.

Por todas las razones expuestas, se aconseja el rechazo de los decretos de necesidad y urgencia 1.654/02 y 1.012/06, bajo análisis.

*Pablo G. Tonelli.*

#### ANTECEDENTE

#### **Mensaje del Poder Ejecutivo**

Buenos Aires, 4 de septiembre de 2002.

*Al Honorable Congreso de la Nación.*

Tengo el agrado de dirigirme a vuestra honorabilidad a fin de comunicarle el dictado del decreto 1.654 del 4 de septiembre del año 2002 que en copia autenticada se acompaña.

Dios guarde a vuestra honorabilidad.

Mensaje 1.655

EDUARDO A. DUHALDE.

*Alfredo N. Atanasof. – Roberto Lavagna.*

Buenos Aires, 4 de septiembre de 2002.

VISTO el expediente SO1:0178152/2002 del Registro del Ministerio de la Producción, y

CONSIDERANDO:

Que el Servicio Público de Transporte Aerocomercial de Cabotaje constituye un servicio esencial para la comunidad, cuya prestación el Estado nacional debe asegurar en forma general, continua, regular, obligatoria uniforme y en igualdad de condiciones para todos los usuarios.

Que es deber del Estado nacional velar por la adecuada prestación de los servicios públicos, preservando la salud no sólo del transporte aéreo, sino también del sistema general de transporte, evitando prácticas ruinosas que tras una efímera ventaja económica para el consumidor, se revelan a la larga, contrarias al interés general.

Que los grandes desequilibrios producidos en los últimos años en todos los ámbitos de la economía nacional generaron una situación de crisis general de tal gravedad y magnitud que determinó el dictado de la Ley de Emergencia Pública y de Reforma del Régimen Cambiario 25.561, con el objeto de que el Poder Ejecutivo nacional prodeda al reordenamiento, reactivación, crecimiento y reestructuración del sistema económico, financiero, cambiario, social y administrativo del Estado nacional.

Que en este marco coyuntural se vieron afectadas profundamente las empresas aerocomerciales que operan en el sistema de cabotaje.

Que el sector aerocomercial tiene dentro de sus componentes de costos un alto porcentaje ligado estrictamente a insumos importados, mientras que otros de carácter local se han visto también incrementados, como es el caso de los combustibles.

Que a raíz de los acontecimientos ocurridos el día 11 de septiembre de 2001 en los Estados Unidos de América, las empresas de transporte aéreo sufren una grave crisis en cuanto a los seguros obligatorios de dicha actividad, toda vez que las empresas aseguradoras que se dedican a atender al sector aerocomercial han incrementado los costos de las pólizas, como consecuencia de los nuevos riesgos existentes.

Que las empresas locadoras o dadoras en *leasing* de aeronaves han intimado en muchos casos a las transportadoras a suspender las prestaciones en tanto no posean una garantía integral de los riesgos contra actos de guerra, terrorismo y riesgos asociados.

Que asimismo la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ha decidido apelar a sus Estados miembros para que tomen las medidas necesarias, con el objeto de asegurar que la aviación y los servicios de transporte aerocomercial no sean alterados y apoyen las operaciones de las líneas aé-

reas mediante un compromiso que cubra los riesgos desatendidos por las circunstancias antes mencionadas, hasta tanto se estabilicen los mercados de seguros.

Que si bien el Estado nacional se encuentra debidamente informado de la referida situación, en el marco de la presente emergencia, no puede absorber de manera directa el costo de los seguros, pero sí puede aplicar políticas que coadyuven al sector a enfrentar la actual situación de emergencia que atraviesa.

Que conforme a lo antedicho y teniendo en cuenta que la cobertura de riesgos aeronáuticos tiene un costo sensiblemente inferior en el exterior, dado que existe una mayor oferta por parte de las empresas aseguradoras extranjeras, se entiende necesario, entre otras medidas concretas, exceptuar transitoriamente a las empresas de transporte aéreo nacional de la obligación de contratar seguros en el país en tanto el interés asegurable sea de jurisdicción nacional, conforme prevén los artículos 2° y 3° de la ley 12.988 (t.o. por decreto 10.307 del 11 de junio de 1953).

Que, particularmente, los motivos de la crisis arraigada en el sector son, entre otros, la restricción crediticia general que impide el financiamiento de la actividad, el incremento del precio en el tipo de combustible utilizado, el aumento en los costos de los seguros y la incidencia directa en el sector de la movilidad del tipo de cambio.

Que en este estado es necesario declarar en forma expresa la emergencia del sector, dentro del marco de la ley 25.561 y, en consecuencia, fijar políticas que coadyuven a compensar los desfasajes existentes, viabilizando la continuidad de las empresas prestatarias y, por lo tanto, la prestación de los servicios a los usuarios, como también la conservación de las fuentes de empleo.

Que en el marco precedentemente expuesto se considera conveniente la adopción de medidas de carácter fiscal que permitan a las empresas aerocomerciales nacionales morigerar el efecto de los incrementos de costos que soporta el sector, tanto por los cambios estructurales producidos dentro del país como por las circunstancias de carácter internacional acaecidas a partir del 11 de setiembre de 2001.

Que los cambios producidos en la forma de comercialización de las aeronaves han representado una mayor participación de la figura del *leasing*, en detrimento de la compra, y que en tal sentido corresponde asimilar el tratamiento impositivo de ambas figuras, en virtud de tratarse de cuestiones que hacen a la particularidad del mercado más que a decisiones propias de las empresas aerocomerciales.

Que en tal sentido se propicia considerar incluida en el inciso g) del artículo 7° de la Ley de Impuesto al Valor Agregado 23.349, (t.o. por el decreto 280 del

26 de marzo de 1997), la adquisición mediante *leasing* con opción a compra de aeronaves concedidas para el transporte de pasajeros y/o cargas destinadas a esas actividades, incluidas sus partes y componentes.

Que asimismo resulta conveniente autorizar que los saldos de libre disponibilidad que produzcan las empresas aerocomerciales nacionales puedan ser utilizados para el pago de cualquier impuesto de carácter nacional, así como también de las obligaciones de dichas empresas relativas al Sistema Único de la Seguridad Social, sobre la base de lo dispuesto en los artículos 28 y 29 de la ley 11.683 (t.o. por el decreto 821 del 13 de julio de 1998).

Que la incidencia del combustible aeronáutico en la estructura de costos de las empresas y el incremento experimentado en el corriente año hacen aconsejable un tratamiento impositivo diferencial, disminuyendo en un cincuenta por ciento (50%) la tasa aplicable del impuesto al valor agregado.

Que en virtud de que las medidas de carácter fiscal propuestas requieren la sanción de una ley por parte del Poder Legislativo nacional, corresponde instruir al Ministerio de Economía para que eleve, en el término de treinta (30) días, un proyecto de ley que contemple las medidas propuestas.

Que por resolución 47 de fecha 13 de diciembre de 2001 del ex Ministerio de Turismo, Cultura y Deporte se establecieron las tarifas de referencia y las bandas tarifarias vigentes, que permiten a los explotadores de servicios regulares de transporte aéreo interno de pasajeros aplicar tarifas mayores o menores hasta un treinta y cinco por ciento (35%) respecto de aquéllas.

Que la cantidad de pasajeros de cabotaje se redujo considerablemente a pesar de mantenerse los mismos niveles tarifarios.

Que el exceso de oferta en un mercado deprimido por la recesión de la actividad económica por una parte, y la existencia de bandas tarifarias que no se ajustan a los costos operativos de las empresas por otra, pueden provocar la existencia de tarifas predatorias de mercado, susceptibles de establecer una competencia absurda con valores no compensatorios, que a su vez pueden impedir llevar adelante la explotación comercial en condiciones de seguridad y rentabilidad durante un período razonable.

Que, como consecuencia de lo expuesto, resulta conveniente adecuar las tarifas de referencia y las bandas tarifarias vigentes que sirven de marco para la determinación de los precios al público de los servicios que prestan los explotadores regulares de transporte aéreo interno de pasajeros, a fin de su compatibilización con el actual nivel de los costos de la actividad.

Que mediante el decreto 52 del 18 de enero de 1994 se adoptaron como criterios de nacionalidad

de las personas jurídicas para ser explotadoras de servicios de transporte aéreo, los preceptos dispuestos por el artículo 2°, punto 4, de la Ley de Inversiones Extranjeras, 21.382 (t.o. por el decreto 1.853 del 2 de septiembre de 1993).

Que la condición de nacionalidad está directamente vinculada a conceptos tales como propiedad sustancial, control efectivo, domicilio y asiento principal de negocios.

Que por decreto 204 del 3 de marzo de 2000 se procedió a suspender la aplicación del decreto 52/94 por el término de ciento ochenta (180) días hábiles administrativos a contar a partir del día siguiente al de la publicación de la norma.

Que por decreto 1.113 del 27 de noviembre de 2000 se prorrogó la suspensión de la aplicación del decreto 52/94 por el término de trescientos sesenta y cinco (365) días hábiles administrativos a contar desde la fecha de vencimiento del plazo que determinó el decreto 204/2000.

Que aún subsisten las razones que dieron origen a tal suspensión.

Que se hallan en pleno proceso de revisión tanto la ley 17.285 (Código Aeronáutico) como la ley 19.030, de política nacional de transporte aerocomercial, y atento al proceso de definición, que sobre este aspecto se halla aún en discusión en los foros internacionales, resulta conveniente no avanzar, momentáneamente, en la aplicación de la interpretación dada por el mencionado decreto 52 del 18 de enero de 1994.

Que a los fines de preservar los derechos ya adquiridos por los transportadores que se acogieron al régimen interpretativo del decreto 52 del 18 de enero de 1994, y mientras no se dicte otra norma que lo sustituya, corresponde mantener la validez de los actos realizados.

Que los Estados Unidos de América han comunicado que por razones de seguridad operacional se ha dispuesto otorgar la categoría 2 a nuestro país, lo que implica serias restricciones operativas a las empresas nacionales.

Que en razón de lo expuesto, resulta necesario arbitrar las medidas necesarias para que la Secretaría de Transporte del Ministerio de la Producción pueda disponer las medidas necesarias para autorizar modalidades operativas, afectación de equipo de vuelo y tripulaciones, en el ámbito de su competencia, en condiciones excepcionales, de manera de facilitar la presencia de los intereses de nuestro país en los tráficos internacionales.

Que la naturaleza excepcional de la situación planteada hace imposible seguir los trámites ordinarios previstos por la Constitución Nacional para la sanción de las leyes.

Que la Dirección General de Asuntos Jurídicos del Ministerio de Economía ha tomado la intervención que le compete.

Que el presente decreto se dicta en ejercicio de las facultades conferidas por el artículo 99, inciso 3, de la Constitución Nacional.

Por ello,

*El presidente de la Nación Argentina, en acuerdo general de ministros*

DECRETA:

Artículo 1° – Declárase el estado de emergencia del transporte aerocomercial que se desarrolla en todo el territorio de la Nación Argentina por operadores nacionales sujetos a la competencia de la autoridad nacional, por el plazo de vigencia de la ley 25.561.

Art. 2° – En el marco de la emergencia dispuesta por el artículo anterior y por el plazo allí previsto las empresas de transporte aéreo nacionales, a partir del 1° de septiembre de 2002, no se encuentran obligadas a contratar seguros aerocomerciales en el país, conforme prevén los artículos 2° y 3° de la ley 12.988 (t.o. por decreto 10.307 del 11 de junio de 1953).

Art. 3° – Instrúyese al Ministerio de Economía a elevar, en el término de treinta (30) días, al Poder Ejecutivo nacional un proyecto de ley que contemple las siguientes medidas:

a) Utilización de los saldos de libre disponibilidad del impuesto al valor agregado de las empresas que exploten servicios regulares de transporte aéreo interno de pasajeros para el pago de cualquier otro impuesto de carácter nacional, así como también de las obligaciones de dichas empresas respecto del Sistema Unico de la Seguridad Social.

b) Inclusión, en la exención del inciso g) del artículo 7° de la Ley de Impuesto al Valor Agregado, 23.349 (t.o. por el decreto 280 del 26 de marzo de 1997), de la adquisición mediante *leasing* con opción a compra de aeronaves concebidas para el transporte de pasajeros y/o cargas destinadas a esas actividades, incluidas sus partes y componentes.

c) Exención del impuesto al valor agregado de los seguros contemplados en el artículo 2° del presente decreto.

d) Disminución al cincuenta por ciento (50%) de la tasa del impuesto al valor agregado sobre el combustible aeronáutico utilizado por las empresas que exploten servicios regulares de transporte aéreo interno de pasajeros.

Art. 4° – Autorízase a los explotadores de servicios regulares de transporte aéreo interno de pasajeros, a partir de las cero (0) hora del día 1° de septiembre de 2002, a aplicar las tarifas que se aprueban en el anexo 1 del presente decreto.

Para las rutas o tramos de rutas que no figuren en el anexo 1 del presente decreto, la tarifa de referencia será calculada en proporción al kilometraje

comparándola con la tarifa de referencia correspondiente a una ruta de distancia similar.

Art. 5° – Las tarifas de referencia establecidas en el anexo 1 del presente decreto, podrán disminuirse hasta en un veinte por ciento (20%), solamente en los siguientes supuestos:

a) Cuando el pasaje esté emitido dentro de un paquete turístico que incluya alojamiento, traslados terrestres, excursiones y similares, y con una anticipación no menor a los siete (7) días a la iniciación del viaje, por un operador turístico o agencia de viajes habilitada.

b) Cuando se emita un pasaje con todas las condiciones siguientes: viaje de ida y vuelta, emisión con una anticipación no menor a los diez (10) días de la fecha de iniciación del viaje y estadía mínima de dos (2) pernoctes y máxima de catorce (14) pernoctes.

Art. 6° – Las tarifas comprendidas dentro de la banda tarifaria establecida en el artículo 4° del presente decreto, se reputarán aprobadas por la Secretaría de Transporte del Ministerio de la Producción a partir de su registro ante dicha autoridad y deberán ser comunicadas a la autoridad citada con una antelación no menor a los siete (7) días hábiles a la fecha de su puesta en vigencia.

Art. 7° – Instrúyese a la Secretaría de Transporte del Ministerio de la Producción a establecer modalidades diferentes a las fijadas en el artículo 4° del presente decreto, en rutas de interés geopolítico, estratégico, turístico o atendiendo a la emergencia aerocomercial del sector.

Art. 8° – Los explotadores de servicios regulares de transporte aéreo interno de pasajeros deberán hacer llegar a la Secretaría de Transporte del Ministerio de la Producción, dentro de los quince (15) días de finalizado cada trimestre calendario, debidamente completado, el formulario que como anexo II forma parte integrante del presente decreto.

Art. 9° – El incumplimiento por parte de las empresas de las obligaciones impuestas por el presente decreto, las hará pasibles de las sanciones previstas en el inciso 19 del artículo 24 del decreto 326 de fecha 10 de febrero de 1982.

Art. 10. – Derógase la resolución 47 de fecha 13 de diciembre de 2001 del ex Ministerio de Turismo, Cultura y Deporte.

Art. 11. – Prorrógase la suspensión en la aplicación del decreto 52 de fecha 18 de enero de 1994 desde la fecha de vencimiento del plazo que determinó el decreto 1.113 del 27 de noviembre de 2000, hasta el vencimiento del término establecido en el artículo 1° del presente decreto.

Art. 12. – Los actos cumplidos al amparo de la vigencia del decreto 52 del 18 de enero de 1994, tienen plena validez.

Art. 13. – Autorízase a la Secretaría de Transporte del Ministerio de la Producción, hasta el vencimiento del término establecido en el artículo 1° del presente decreto, a aprobar modalidades operativas, afectación de equipo de vuelo y tripulaciones, en condiciones excepcionales, en el ámbito de su competencia, con el objeto de facilitar la presencia de los intereses de nuestro país en los tráficos internacionales.

Art. 14. – Dése cuenta al Honorable Congreso de la Nación.

Art. 15. – Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese.

Decreto 1.654

EDUARDO A. DUHALDE.

*Alfredo N. Atanasof. – Roberto Lavagna. – Jorge R. Matzkin. – Graciela Giannettasio. – Ginés M. González García. – Carlos F. Ruckauf. – José H. Jaunarena. – María G. Camaño. – María N. Doga. – Juan J. Alvarez.*

#### ANEXO I

| Destino                 | Tarifa Referencia | Tarifa Máxima | Destino             | Tarifa Referencia | Tarifa Máxima |
|-------------------------|-------------------|---------------|---------------------|-------------------|---------------|
| Bahía Blanca            | \$ 96,00          | \$ 182,00     | Posadas             | \$ 116,00         | \$ 220,00     |
| San Carlos de Bariloche | \$ 187,00         | \$ 355,00     | Puerto Madryn       | \$ 125,00         | \$ 238,00     |
| Catamarca               | \$ 129,00         | \$ 245,00     | Resistencia         | \$ 109,00         | \$ 207,00     |
| Chapelco                | \$ 187,00         | \$ 355,00     | Río Gallegos        | \$ 135,00         | \$ 257,00     |
| Comodoro Rivadavia      | \$ 125,00         | \$ 238,00     | Río Grande          | \$ 147,00         | \$ 279,00     |
| Córdoba                 | \$ 104,00         | \$ 198,00     | Rosario             | \$ 54,00          | \$ 103,00     |
| Corrientes              | \$ 109,00         | \$ 207,00     | Salta               | \$ 164,00         | \$ 312,00     |
| Esquel                  | \$ 187,00         | \$ 355,00     | San Luis            | \$ 119,00         | \$ 226,00     |
| Formosa                 | \$ 124,00         | \$ 236,00     | San Rafael          | \$ 133,00         | \$ 253,00     |
| Iguazú                  | \$ 134,00         | \$ 255,00     | Santa Fé            | \$ 62,00          | \$ 118,00     |
| Jujuy                   | \$ 168,00         | \$ 319,00     | Santa Rosa          | \$ 89,00          | \$ 169,00     |
| La Rioja                | \$ 129,00         | \$ 245,00     | Santiago del Estero | \$ 133,00         | \$ 253,00     |
| Mar del Plata           | \$ 73,00          | \$ 139,00     | Tucumán             | \$ 150,00         | \$ 285,00     |
| Mendoza                 | \$ 135,00         | \$ 257,00     | Ushuaia             | \$ 158,00         | \$ 300,00     |
| Neuquén                 | \$ 135,00         | \$ 257,00     | Viedma              | \$ 114,00         | \$ 217,00     |

#### TARIFAS DESDE CORDOBA

| Destino                 | Tarifa Referencia | Tarifa Máxima |
|-------------------------|-------------------|---------------|
| San Carlos de Bariloche | \$ 178,00         | \$ 338,00     |
| Mendoza                 | \$ 64,00          | \$ 122,00     |
| Neuquén                 | \$ 127,00         | \$ 241,00     |
| Río Gallegos            | \$ 150,00         | \$ 285,00     |
| Rosario                 | \$ 68,00          | \$ 130,00     |
| Salta                   | \$ 93,00          | \$ 177,00     |
| Ushuaia                 | \$ 176,00         | \$ 334,00     |

ANEXO II

| Empresa:  | Trimestre         |              |                   |              | Año      |       |
|---|-------------------|--------------|-------------------|--------------|----------|-------|
|   | Servicio Propio   |              | Internacional     |              |          |       |
|   | Regulares         | No Regulares | Regulares         | No Regulares |          |       |
| <b>1 Datos de producción</b>  | Código compartido |              | Código compartido |              | Subtotal | Total |
| Pasajeros Transportados<br>PKT (en miles)<br>AVO (en Miles)<br>C.O. (%)<br>Horas Bloq.<br>Km. volados | Regulares         | No Regulares | Regulares         | No Regulares |          |       |
| <b>2 Balance de Resultados</b>  | Subtotal          |              | Subtotal          |              |          |       |
| <b>a. Ingresos por servicios</b>  | Regulares         | No Regulares | Regulares         | No Regulares |          |       |
| <b>b. Costo de los Servicios Prestados</b>  | Subtotal          |              | Subtotal          |              |          |       |
| <b>c. Costos de Administración</b>  | Subtotal          |              | Subtotal          |              |          |       |
| <b>d. Costos de Comercialización</b>  | Subtotal          |              | Subtotal          |              |          |       |
| <b>e. Costos Financieros</b>  | Subtotal          |              | Subtotal          |              |          |       |
| <b>f. Otros</b>   | Subtotal          |              | Subtotal          |              |          |       |
| <b>g. Resultado Ordinario</b>   | Subtotal          |              | Subtotal          |              |          |       |
| <b>h. Resultado Extraordinario</b>  | Subtotal          |              | Subtotal          |              |          |       |
| <b>i. Resultado del Periodo (Trimestre)</b>   | Subtotal          |              | Subtotal          |              |          |       |
| <b>3 Estado Patrimonial al</b>  | Subtotal          |              | Subtotal          |              |          |       |
| <b>a. Activo</b>  | Subtotal          |              | Subtotal          |              |          |       |
| Activo Corriente  | Subtotal          |              | Subtotal          |              |          |       |
| Activo No Corriente   | Subtotal          |              | Subtotal          |              |          |       |
| <b>b. Pasivo</b>  | Subtotal          |              | Subtotal          |              |          |       |
| Pasivo Corriente  | Subtotal          |              | Subtotal          |              |          |       |
| Pasivo No Corriente   | Subtotal          |              | Subtotal          |              |          |       |
| <b>c. Patrimonio Neto</b>   | Subtotal          |              | Subtotal          |              |          |       |
| <b>Aclaraciones para el ítem d:</b>   | Subtotal          |              | Subtotal          |              |          |       |

Para una mayor compatibilidad informática, revise convenientemente "Quedar" la planilla en formato EXCEL 97

Buenos Aires, 7 de agosto de 2006.

*Al Honorable Congreso de la Nación.*

Tengo el agrado de dirigirme a vuestra honorabilidad, a fin de comunicarle el dictado del decreto 1.012 del 7 de agosto de 2006, que en copia autenticada se acompaña.

Dios guarde a vuestra honorabilidad.

NÉSTOR C. KIRCHNER.

*Alberto A. Fernández. – Julio M. De Vido.*

VISTO el expediente S01:0021355/2006 del Registro del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios y el decreto 1.654 de fecha 4 de septiembre de 2002, y

CONSIDERANDO:

Que por decreto 1.654 de fecha 4 de septiembre de 2002 se declaró al transporte aerocomercial de cabotaje en estado de emergencia en razón de los factores externos e internos allí descritos motivados por una profunda crisis que hasta la fecha aún persiste.

Que, sin perjuicio de lo dispuesto por el artículo 1° del decreto mencionado en el párrafo precedente, el Poder Ejecutivo nacional se encuentra ante la necesidad de reformular la emergencia ya declarada, mediante la fijación de políticas con alcance en el corto y mediano plazo que permitan la paulatina recuperación del modo aéreo, por ser éste indispensable para el turismo y el traslado de personas, y ser un modo insustituible cuando se requiere rapidez en el desplazamiento ante tan vasta distancia entre provincias.

Que es deber del Estado nacional velar por la adecuada prestación de los servicios públicos, preservando no sólo el transporte aéreo, sino también el sistema general de transporte, evitando prácticas ruinosas que, tras una efímera ventaja económica para el consumidor, se revelan, a la larga, contrarias al interés general.

Que los grandes desequilibrios producidos en los últimos años en todos los ámbitos de la economía nacional generaron una situación de crisis general de tal gravedad y magnitud que determinó la sanción de la Ley de Emergencia Pública y de Reforma del Régimen Cambiario, 25.561, y sus modificatorias, con el objeto de que el Poder Ejecutivo nacional procediese al reordenamiento, reactivación, crecimiento y reestructuración del sistema económico, financiero, cambiario, social y administrativo del Estado nacional.

Que en este marco coyuntural, desde el dictado del decreto 1.654/02 a la fecha, se vieron afectadas profundamente las empresas aerocomerciales que operaban en el sistema de cabotaje, citando, entre otras, la caducidad de Dinar Líneas Aéreas S.A. y Líneas Aéreas Privadas Argentinas S.A. (LAPA) y

el cese en la prestación de servicios de Southern Winds S.A., American Falcon S.A. y Aerovip S.A.

Que, a raíz de los acontecimientos ocurridos el día 11 de septiembre de 2001 en los Estados Unidos de América, las empresas de transporte aéreo sufren una grave crisis en cuanto a los seguros obligatorios de dicha actividad, toda vez que las empresas aseguradoras que se dedican a atender al sector aerocomercial han incrementado los costos de las pólizas, como consecuencia de los nuevos riesgos existentes, correspondiendo en razón de ello propiciar, mediante la elevación al Congreso Nacional, la sanción de una norma que permita la derogación del llamado "tronting" del seguro aeronáutico.

Que merece resaltarse como hecho determinante del sector aerocomercial la significativa incidencia de los costos ligados estrictamente a insumos y servicios importados, remarcándose asimismo el caso del combustible aeronáutico, cuyo precio en pesos duplicó holgadamente su valor con posterioridad al dictado del decreto 1.654/02.

Que asimismo puede observarse que los niveles de precios de la economía mayoristas y minoristas, incluyendo salarios, impactan significativamente y deben ser compensados mediante el incremento tarifario que se proyecta.

Que existen destinos de cabotaje cuya tarifa por kilómetro se encuentra por debajo del promedio, y que por lo tanto la recuperación de los valores retributivos de la misma no puede subordinarse a un incremento promedio, o cuya demanda resulta insuficiente, y debe dársele un tratamiento diferencial a partir del establecimiento de un régimen de compensación de combustible aeronáutico en el marco de lo normado por el artículo 138 del Código Aeronáutico (ley 17.285).

Que las empresas locadoras o dadoras en leasing de aeronaves han intimado en muchos casos a las transportadoras a suspender las prestaciones, en tanto no posean una garantía integral de los riesgos contra actos de guerra, terrorismo y riesgos asociados, hecho que ha motivado en muchos países la sanción de leyes que permiten a las autoridades de esos países subsidiar los costos de las empresas aerocomerciales relativos a seguridad operacional y aeroportuaria, hecho que tampoco fue atendido oportunamente en forma alguna en nuestro país.

Que, asimismo, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ha decidido apelar a sus Estados miembros para que tomen las medidas necesarias con el objeto de asegurar que la aviación y los servicios de transporte aerocomercial no sean alterados y apoyen las operaciones de las líneas aéreas mediante un compromiso que cubra los riesgos desatendidos por las circunstancias antes mencionadas, hasta tanto se establezcan los mercados de seguros.

Que si bien el Estado nacional se encuentra debidamente informado de la referida situación, en el marco de la presente emergencia no puede absorber de manera directa el costo de los seguros, pero sí puede aplicar políticas que coadyuven al sector a enfrentar la actual situación de emergencia imperante.

Que conforme a lo antedicho y teniendo en cuenta que la cobertura de riesgos aeronáuticos tiene un costo sensiblemente inferior en el exterior, dado que existe una mayor oferta por parte de las empresas aseguradoras extranjeras, resulta necesario, entre otras medidas concretas, ratificar la exención otorgada por el artículo 2° del decreto 1.654/02 a las empresas de transporte aéreo nacional de la obligación de contratar seguros en el país en tanto el interés asegurable sea de jurisdicción nacional, conforme prevén los artículos 2° y 3° de la ley 12.988 (t.o. por decreto 10.307 de fecha 11 de junio de 1953).

Que por ello corresponde en esta instancia insistir con la medida al tiempo que se propicia la derogación de dicha cláusula en la ley respectiva, a fin de evitar nuevamente la imposibilidad de aplicar el beneficio de la suspensión antes dispuesta en razón de las medidas cautelares interpuestas por las empresas representativas del sector.

Que, particularmente, los motivos de la crisis arraigada en el sector son, entre otros, la restricción crediticia general que impide el financiamiento de la actividad, el incremento del precio del tipo de combustible utilizado, el aumento en los costos de los seguros y la incidencia directa de los costos de *leasing* ante la imposibilidad de adquirir por compra el parque aéreo, y el incremento del precio de los repuestos y el de los costos que para las empresas representa el sistema tributario vigente.

Que en este estado, es necesario reformular en forma expresa la emergencia del sector dentro del marco de la ley 25.561 y sus modificatorias y, en consecuencia, fijar políticas que coadyuven a compensar los desequilibrios existentes, viabilizando la continuidad de las empresas prestatarias, su fortalecimiento y el estímulo para la incorporación de nuevas empresas en el mercado, lo que redundará en beneficio de los usuarios y, por ende, en la conservación de las fuentes de empleo directo e indirecto del sector aerocomercial, turístico, hotelero, etcétera.

Que en el marco precedentemente expuesto se considera conveniente la adopción de medidas de carácter fiscal que permitan a las empresas aerocomerciales nacionales morigerar el efecto de los incrementos de costos que soporta el sector, tanto por los cambios estructurales producidos dentro del país como por las circunstancias de carácter internacional acaecidas a partir del 11 de septiembre de 2001 y de las impulsadas como consecuencia de los huracanes Katrina y Wilma sobre el precio del combustible aeronáutico.

Que los cambios producidos en la forma de comercialización de las aeronaves han representado una mayor participación de la figura del *leasing*, en detrimento de la compra, y que en tal sentido corresponde asimilar el tratamiento impositivo de ambas figuras, en virtud de tratarse de cuestiones que hacen a la particularidad del mercado más que a decisiones propias de las empresas aerocomerciales.

Que en tal sentido se propicia considerar incluida en el inciso g) del artículo 7° de la Ley de Impuesto al Valor Agregado 23.349 (t.o. por el decreto 280 de fecha 26 de marzo de 1997), la adquisición mediante compra y/o *leasing* con opción a compra de aeronaves concebidas para el transporte de pasajeros y/o cargas destinadas a esas actividades, incluidas sus partes y componentes.

Que asimismo resulta conveniente autorizar que los saldos técnicos y/o de libre disponibilidad que posean las empresas aerocomerciales nacionales sobre el impuesto al valor agregado (IVA) puedan ser utilizados para el pago de cualquier impuesto de carácter nacional, así como también de las obligaciones de dichas empresas relativas al Sistema Único de la Seguridad Social, sobre la base de lo dispuesto en los artículos 28 y 29 de la ley N° 11.683, (t.o. por decreto 821 de fecha 13 de julio de 1998).

Que la incidencia del combustible aeronáutico en la estructura de costos de las empresas y los incrementos experimentados hacen aconsejable un tratamiento impositivo diferencial, eximiendo del impuesto al valor agregado a las operaciones de venta de importación de combustible aeronáutico.

Que en virtud de que las medidas de carácter fiscal propuestas requieren la sanción de una ley, corresponde instruir al Ministerio de Economía y Producción y al Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios para que se eleve a la Jefatura de Gabinete de Ministros, en el término de treinta (30) días, un proyecto de ley que contemple las medidas propuestas, a fin de que el jefe de Gabinete de Ministros coordine las medidas a implementar a partir del dictado del presente decreto.

Que por último, y en razón de los elevados costos del combustible aeronáutico, resulta conveniente adecuar las tarifas de referencia fijadas por el decreto 1.654/02 y que sirven de marco para la determinación de los precios al público de los servicios que prestan los explotadores regulares de transporte aéreo interno de pasajeros, manteniéndose vigente el sistema de bandas tarifarias dispuesto por el decreto 1.654/02, considerándose dicho incremento a cuenta de la tarifa económicamente retributiva dispuesta por el artículo 42 de la ley 19.030, que deba autorizar en el futuro la Secretaría de Transporte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, como autoridad de aplicación en la materia.

Que a fin de permitir a los usuarios residentes la accesibilidad al servicio a través de un sistema simplificado de compra de pasajes, se debe reformular la modalidad establecida por la resolución del ex Ministerio de la Producción 35 de fecha 1° de noviembre de 2002, aplicando a quienes se aparten de su cumplimiento, sanciones severas en razón del interés general que este beneficio representa.

Que mediante el decreto 52 de fecha 18 de enero de 1994 se adoptaron, como criterio de nacionalidad de las personas jurídicas para ser explotadoras de servicios de transporte aéreo, los preceptos dispuestos por el artículo 2° punto 4 de la Ley de Inversiones Extranjeras 21.382, (t.o. por el decreto 1.853 de fecha 2 de setiembre de 1993).

Que el citado decreto aclaró que la expresión argentinos comprendía tanto a las personas físicas como a las jurídicas con domicilio real en el país que cumplan con los recaudos legales establecidos en la legislación societaria.

Que los proyectos de revisión del Código Aeronáutico en relación con la materia tienden a equiparar a las personas físicas y jurídicas nacionales, siguiendo idéntico criterio al recomendado por la Organización de Aviación Civil Internacional en la Conferencia Mundial de Transporte Aéreo Internacional realizada en Montreal en marzo de 2003 que confirmó la flexibilidad en relación con la regla de propiedad sustancial y control efectivo de los Estados en tanto no redundase en un déficit de control respecto a la seguridad operacional y garantía de los servicios.

Que tanto el ordenamiento jurídico como la realidad económica actual difieren notoriamente del vigente a la promulgación del Código Aeronáutico encontrándose en proceso de revisión tanto la ley 17.285 (Código Aeronáutico) como la ley 19.030 de política nacional de transporte aerocomercial.

Que mientras no se dicte otra norma que sustituya lo dispuesto por el artículo 99 del Código Aeronáutico, que permita eliminar la inseguridad jurídica originada por los conflictos interpretativos, evitando así toda forma de discriminación que impida la promoción de políticas de inversión de riesgo en el país, resulta necesario restablecer la vigencia de lo dispuesto por el artículo 1° del decreto 52 de fecha 18 de enero de 1994.

Que, por otra parte, en razón de los profundos cambios operados desde la sanción del Código Aeronáutico (ley 17.285), resulta oportuno elaborar un proyecto de ley que permita actualizar total o parcialmente su texto, incluyendo los requisitos que corresponda exigir para la explotación de los servicios de transporte aéreo en la República Argentina, siguiendo las actuales tendencias internacionales en la materia y resguardando adecuadamente los intereses de nuestro país, instruyéndose a tal efecto al Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

Que, a fin de dar cumplimiento a las previsiones contenidas en la presente medida, corresponde instruir al jefe de Gabinete de Ministros a realizar las adecuaciones presupuestadas pertinentes.

Que la Dirección General de Asuntos Jurídicos del Ministerio de Economía y Producción ha tomado la intervención que le compete conforme a lo establecido en el artículo 9° del decreto 1.142 de fecha 26 de noviembre de 2003.

Que el presente decreto se dicta en ejercicio de las facultades conferidas por el artículo 99, incisos 1 y 2, de la Constitución Nacional y la ley 25.561 y sus modificatorias.

Por ello,

*El presidente de la Nación Argentina*

DECRETA:

Artículo 1° – Declárase la continuidad del estado de emergencia del transporte aerocomercial que se desarrolla en todo el territorio de la Nación Argentina por operadores nacionales sujetos a la competencia de la autoridad nacional oportunamente dispuesta por el artículo 1° del decreto 1.654 de fecha 4 de septiembre de 2002.

Art. 2° – Ratifícase, en el marco de la emergencia dispuesta por el artículo anterior, que las empresas de transporte aéreo nacionales se encuentran eximidas de contratar seguros aerocomerciales en el país, conforme prevén los artículos 2° y 3° de la ley 12.988 (t.o. por decreto 10.307 de fecha 11 de junio de 1953).

Art. 3° – Establécese el Régimen de Compensación de Combustible Aeronáutico (RCCA) a ser aplicado a los servicios regulares de transporte interno de pasajeros, como complemento de la tarifa de referencia dispuesta por los anexos I y II, que se aprueban por el artículo 6° del presente decreto.

Art. 4° – La Secretaría de Transporte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios reglamentará la implementación del régimen de compensación dispuesto, las condiciones a reunir por las empresas beneficiadas y la necesidad de continuidad del mismo, propiciando, en su caso, la inclusión del régimen que se crea por el artículo 3° del presente decreto en las previsiones presupuestarias correspondientes a su jurisdicción, para el ejercicio 2007.

Art. 5° – Instrúyese al Ministerio de Economía y Producción y al Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios a elevar a la Jefatura de Gabinete de Ministros, en el término de treinta (30) días contados a partir de la publicación del presente decreto, un proyecto de ley que contemple las siguientes medidas:

a) Utilización de los saldos técnicos y/o de libre disponibilidad del impuesto al valor agregado que posean las empresas que exploten servicios regulares de transporte aéreo interno de pasajeros para el

pago de cualquier otro impuesto de carácter nacional, así como también de las obligaciones de dichas empresas respecto del Sistema Único de la Seguridad Social.

b) Inclusión en la exención del inciso g) del artículo 7° de la Ley de Impuesto al Valor Agregado 23.349 (t.o. por el decreto 280 de fecha 26 de marzo de 1997), de la adquisición mediante compra y/o *leasing* con opción a compra de aeronaves concebidas para el transporte de pasajeros y/o cargas destinadas a esas actividades, incluidas sus partes y componentes.

c) Exención del impuesto al valor agregado de los seguros contemplados en el artículo 2° del presente decreto.

d) Exención del impuesto al valor agregado en la adquisición de combustible por las empresas que exploten servicios regulares de transporte aéreo interno de pasajeros.

Art. 6° – Autorízase a los explotadores de servicios regulares de transporte aéreo interno de pasajeros, a aplicar a partir de la cero (0) hora del día siguiente al de la publicación del presente decreto, las tarifas que se encuentran dentro de las bandas tarifarias entre la tarifa de referencia y la tarifa máxima de cada uno de los puntos origen-destino descritos en el anexo I y a aplicar a partir de los treinta (30) días corridos contados desde la publicación del presente decreto, las tarifas detalladas en el anexo II, formando ambos anexos parte integrante del presente decreto.

El incremento dispuesto en el párrafo precedente deberá considerarse a cuenta de la tarifa económicamente retributiva dispuesta por el artículo 42 de la ley 19.030, que deba autorizar en el futuro la Secretaría de Transporte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, como autoridad de aplicación en la materia.

Para las rutas o tramos de rutas que no figuren en los anexos I y II del presente, la tarifa de referencia será calculada en proporción al kilometraje, comparándola con la tarifa de referencia correspondiente a una ruta de distancia similar, que atienda un mercado de la misma región geográfica.

Art. 7° – Instrúyese a la Secretaría de Transporte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios a reformular la modalidad establecida por la resolución del ex Ministerio de la Produc-

ción 35 de fecha 10 de noviembre de 2002, a fin de permitir a los usuarios residentes la accesibilidad al servicio a través de un sistema simplificado de compra de pasajes, aplicando a quienes se aparten de su cumplimiento sanciones severas en razón del interés general que este beneficio representa.

Art. 8° – El incumplimiento por parte de las empresas de las obligaciones impuestas por el presente decreto, las hará pasibles de las sanciones previstas en el inciso 19 del artículo 24 del anexo I del decreto 326 de fecha 10 de febrero de 1982.

Art. 9° – Instrúyese al Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios para que, dentro del plazo establecido en el artículo 5° del presente decreto, eleve a la Jefatura de Gabinete de Ministros un proyecto de ley por el que se actualice total o parcialmente el Código Aeronáutico (ley 17.285), incluyendo los requisitos que corresponda exigir para la explotación de los servicios de transporte aéreo en la República Argentina, siguiendo las actuales tendencias internacionales en la materia y resguardando adecuadamente los intereses de nuestro país.

Art. 10. – Restablécese la vigencia del decreto 52 de fecha 18 de enero de 1994.

Art. 11. – Instrúyese al Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios a elevar a la Jefatura de Gabinete de Ministros dentro del término de treinta (30) días contados a partir de la publicación del presente decreto, un proyecto de ley que consagre como excepción a lo establecido en la ley 12.988 la contratación de los seguros exigidos por el artículo 192 del Código Aeronáutico (ley 17.285).

Art. 12. – Instrúyese al jefe de Gabinete de Ministros para que se realicen las adecuaciones presupuestarias que correspondan a efectos de dar cumplimiento a lo dispuesto por el presente decreto.

Art. 13. – Comuníquese a la Comisión Bicameral del Honorable Congreso de la Nación creada por el artículo 20 de la ley 25.561.

Art. 14. – Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese.

Decreto 1.012

EDUARDO A. DUHALDE.

Alberto A. Fernández. – Felisa Miceli. –  
Julio M. De Vido.

## ANEXO I

## TARIFAS DESDE BUENOS AIRES

| Destino                 | Tarifa de Referencia | Tarifa Máxima | Destino             | Tarifa de Referencia | Tarifa Máxima |
|-------------------------|----------------------|---------------|---------------------|----------------------|---------------|
| Bahía Blanca            | \$ 108               | \$ 200        | Posadas             | \$ 128               | \$ 242        |
| San Carlos de Bariloche | \$ 206               | \$ 391        | Puerto Madryn       | \$ 138               | \$ 262        |
| Catamarca               | \$ 142               | \$ 270        | Resistencia         | \$ 120               | \$ 228        |
| Chapelco                | \$ 206               | \$ 391        | Río Gallegos        | \$ 149               | \$ 282        |
| Comodoro Rivadavia      | \$ 138               | \$ 262        | Río Grande          | \$ 162               | \$ 307        |
| Córdoba                 | \$ 114               | \$ 218        | Rosario             | \$ 59                | \$ 113        |
| Corrientes              | \$ 120               | \$ 228        | Salta               | \$ 180               | \$ 343        |
| Esquel                  | \$ 206               | \$ 391        | San Luis            | \$ 131               | \$ 249        |
| Formosa                 | \$ 136               | \$ 260        | San Rafael          | \$ 146               | \$ 278        |
| Iguazú                  | \$ 147               | \$ 281        | Santa Fé            | \$ 68                | \$ 130        |
| Jujuy                   | \$ 185               | \$ 351        | Santa Rosa          | \$ 98                | \$ 188        |
| La Rioja                | \$ 142               | \$ 270        | Santiago del Estero | \$ 146               | \$ 278        |
| Mar del Plata           | \$ 80                | \$ 153        | Tucumán             | \$ 165               | \$ 314        |
| Mendoza                 | \$ 149               | \$ 282        | Ushuala             | \$ 174               | \$ 330        |
| Neuquén                 | \$ 149               | \$ 282        | Viedma              | \$ 125               | \$ 239        |

## TARIFAS DESDE CORDOBA

| Destino                 | Tarifa de Referencia | Tarifa Máxima |
|-------------------------|----------------------|---------------|
| San Carlos de Bariloche | \$ 196               | \$ 372        |
| Mendoza                 | \$ 70                | \$ 134        |
| Neuquén                 | \$ 140               | \$ 265        |
| Río Gallegos            | \$ 165               | \$ 314        |
| Rosario                 | \$ 75                | \$ 143        |
| Salta                   | \$ 102               | \$ 195        |
| Ushuala                 | \$ 194               | \$ 367        |

## TARIFAS DESDE BUENOS AIRES

| Destino                 | Tarifa de Referencia | Tarifa Máxima | Destino             | Tarifa de Referencia | Tarifa Máxima |
|-------------------------|----------------------|---------------|---------------------|----------------------|---------------|
| Bahía Blanca            | \$ 115               | \$ 218        | Posadas             | \$ 139               | \$ 264        |
| San Carlos de Bariloche | \$ 224               | \$ 426        | Puerto Madryn       | \$ 150               | \$ 286        |
| Catamarca               | \$ 155               | \$ 294        | Resistencia         | \$ 131               | \$ 248        |
| Chapelco                | \$ 224               | \$ 426        | Río Gallegos        | \$ 162               | \$ 308        |
| Comodoro Rivadavia      | \$ 150               | \$ 286        | Río Grande          | \$ 176               | \$ 335        |
| Cordoba                 | \$ 125               | \$ 238        | Rosario             | \$ 85                | \$ 124        |
| Corrientes              | \$ 131               | \$ 248        | Salta               | \$ 197               | \$ 374        |
| Esquel                  | \$ 224               | \$ 426        | San Luis            | \$ 143               | \$ 271        |
| Formosa                 | \$ 149               | \$ 283        | San Rafael          | \$ 160               | \$ 304        |
| Iguazú                  | \$ 161               | \$ 306        | Santa Fé            | \$ 74                | \$ 142        |
| Jujuy                   | \$ 202               | \$ 383        | Santa Rosa          | \$ 107               | \$ 203        |
| La Rioja                | \$ 155               | \$ 294        | Santiago del Estero | \$ 160               | \$ 304        |
| Mar del Plata           | \$ 88                | \$ 167        | Tucumán             | \$ 180               | \$ 342        |
| Mendoza                 | \$ 162               | \$ 308        | Ushuaia             | \$ 180               | \$ 360        |
| Neuquén                 | \$ 162               | \$ 308        | Viedma              | \$ 137               | \$ 260        |

## TARIFAS DESDE CORDOBA

| Destino                 | Tarifa de Referencia | Tarifa Máxima |
|-------------------------|----------------------|---------------|
| San Carlos de Bariloche | \$ 214               | \$ 406        |
| Mendoza                 | \$ 77                | \$ 146        |
| Neuquén                 | \$ 152               | \$ 290        |
| Río Gallegos            | \$ 180               | \$ 342        |
| Rosario                 | \$ 82                | \$ 155        |
| Salta                   | \$ 112               | \$ 212        |
| Ushuaia                 | \$ 211               | \$ 401        |