PODER LEGISLATIVO

PROVINCIA DE TIERRA DEL FUEGO,
ANTÁRTIDA E ISLAS DEL ATLÁNTICO
SUR

LEGISLADORES

Nº ***326*** **PERÍODO LEGISLATIVO** **2002**

EXTRACTO **BLOQUE *ALIANZA Proyecto de Resoluci***ón solicitando al PEP gestione ante el Gobierno Nacional la aplicación de un porcentaje mínimo de "Tarifas de referencias" a los efectos de posibilitar una adecuada frecuencia de vuelos a la provincia.

Entró en la Sesión ***19/09/200****2*

Girado a la Comisión Nº: **R*esoluci***ón 148/02

Orden del día Nº:

Asunto Nº 326/02

PODER LEGISLATIVO
SECRETARIA LEGISLATIVA
17.09.02
MESA DE ENTRADA
Nº 326 Hs. – FIRMA

Provincia de Tierra del Fuego,
Antártida e Islas del Atlántico Sur
REPUBLICA ARGENTINA
PODER LEGISLATIVO
BLOQUE ALIANZA

Poder Legislativo Provincial 1/9

FUNDAMENTOS

Sr. Presidente:

El Gobierno Nacional a través del Decreto Nº 1654/2002, declaro 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.

En los fundamentos del mencionado decreto se afirma que el Servicio Público de Transporte Aerocomercial de Cabotaje constituye un servicio esencial para la comunidad, en donde el Estado Nacional debe asegurar dicha prestación en forma general, continua, regular, obligatoria, uniforme y en igualdad de condiciones para todos los usuarios y debe velar por la adecuada prestación de los servicios públicos, preservando el sistema de transporte en general, evitando las prácticas monopólicas que atentan contra los intereses generales de la comunidad.

En la actualidad, las empresas aerocomerciales que operan en el sistema de cabotaje se ven seriamente afectadas, debido a que su estructura de costos reconoce una importante participación de insumos importados que se han visto seriamente afectados por el efecto de la devaluación; a esto se le suma la incidencia del trágico acontecimiento ocurrido el día 11 de septiembre de 2001 en los Estados Unidos de América, a partir del cuál las empresas de transporte aéreo sufren un importante perjuicio en relación al incremento en los costos de los seguros propios de la actividad, como consecuencia de los nuevos riesgos existentes.

A este panorama le podemos adicionar la restricción crediticia que impide el financiamiento de la actividad y el incremento del precio en los combustibles.

Ante la presencia de un exceso de oferta dentro de un mercado deprimido por la recesión de la actividad económica y a la existencia de

JOSÉ B. BARROZO
Legislador Provincial
Bloque Alianza

ALEJANDRO D. VERNET
Legislador Provincial
Bloque Alianza

Poder Legislativo Provincial
2

bandas tarifarias que no se ajustan a los costos operativos de las empresas, se puede provocar la imposibilidad de realizar una explotación comercial con las condiciones de seguridad que la actividad requiere y la imposibilidad de retribuir al sector con una rentabilidad mínima aceptable.

Como consecuencia de lo planteado, el Gobierno Nacional a través del Decreto N° 1654/2002, entre otras cosas ha instruido al Ministerio de Economía que eleve al Poder Ejecutivo Nacional un proyecto de ley que contemple un conjunto de medidas de carácter fiscal, tendientes a atenuar la situación que deben afrontar las empresas del sector, de manera tal que se compense el incremento de los costos antes mencionados con una disminución en los gravamen impositivos.

A su vez, se autoriza un incremento en las tarifas de servicios de transporte aéreo interno de pasajeros, entre dos topes detallados en el Anexo I del mencionado decreto, permitiendo su reducción en un veinte por ciento (20%), bajo determinados supuestos.

Por otro lado, el Decreto instruye a la Secretaria de Transporte del Ministerio de la Producción a establecer modalidades diferentes en rutas de interés geopolítico, estratégico, turístico o atendiendo a la emergencia aerocomercial del sector, resultando de vital importancia reconocer que nuestra región se encontraría enmarcada dentro de estos parámetros de excepción.

Por ello, es sumamente importante reconocer la situación propia de nuestra región, y en particular la de nuestra provincia por su particular determinación insular que implica que el principal medio de transporte sea el aéreo; sumado a ello la crisis por la que atraviesa el sector de la aeronavegación ha determinado que en la actualidad una sola empresa prestataria del servicio llegue a nuestra Provincia, lo que evidencia una marcada tendencia hacia un mercado monopólico y provoca una drástica disminución en las frecuencia de los vuelos de cabotaje.

JOSE B. BARROZO
Legislador Provincial
Bloque Alianza

ALEJANDRO D. VERNET
Legislador Provincial
Bloque Alianza

Provincia de Tierra del Fuego,
Antártida e Islas del Atlántico Sur
REPUBLICA ARGENTINA
PODER LEGISLATIVO
BLOQUE ALIANZA

Poder Legislativo 3 Folio

Esta situación sumada a la suba de los pasajes no solamente implica un fuerte impacto económico en el habitante de nuestra provincia, que por diversas razones necesita trasladarse hacia el continente, sino que además va en desmedro de una de las fuentes de ingreso crecientes, como es el turismo, que en nuestra provincia se vislumbra como un factor clave en el desarrollo de nuestra economía.

Sin lugar a dudas, las medidas tomadas por el Gobierno Nacional resultan fundamentales para atenuar la crisis del sector en cuestión, sin embargo debería considerarse en forma especial la situación planteada para nuestra Provincia, por lo que en la elaboración del proyecto de ley que el Ministerio de Economía debe elevar, conforme lo establece el artículo 3 del Decreto Nacional N° 1654/2002, debería contemplarse el tratamiento diferencial en materia fiscal, en forma específica para las prestatarias que operan dentro de la región, de manera tal que se promueva la actividad de aeronavegación en la región patagónica y en especial a la de nuestra Provincia.

Por ello, consideramos necesario, que en el marco normativo tratado, se garantice la emisión de un porcentaje mínimo de pasajes incluidos dentro de la categoría de "tarifa de referencia" detalladas en el Anexo I del Decreto Nacional N° 1654/2002; se garantice una adecuada frecuencia de vuelos que satisfaga las necesidades de transporte de la Provincia y se promueva la actividad en la región mediante una política fiscal específica para la región.

Por lo expuesto, es que solicito a mis pares me acompañen en el presente Proyecto de Resolución.

ALEJANDRO O. VERNET
Legislador Provincial
Bloque Alianza

JOSE B. BARROZO
Legislador Provincial
Bloque Alianza

Provincia de Tierra del Fuego,
Antártida e Islas del Atlántico Sur
REPUBLICA ARGENTINA
PODER LEGISLATIVO
BLOQUE ALIANZA

4

LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE TIERRA DEL FUEGO, ANTARTIDA E ISLAS DEL ATLANTICO SUR

RESUELVE:

Articulo 1º.- Solicitar al Poder Ejecutivo Provincial, que gestione ante el Poder Ejecutivo Nacional "Secretaría de Transporte del Ministerio de la Producción", en el marco del Decreto Nacional Nº 1654/2002 que declara el Estado de Emergencia del Transporte Aerocomercial, la instrumentación de la norma pertinente que le garantice a la Provincia de Tierra del Fuego:

a) La aplicación de un porcentaje mínimo de tarifas de referencia, conforme lo establece el mencionado cuerpo legal.
b) Una adecuada frecuencia de vuelos que satisfaga las necesidades de transporte de la Provincia.

Articulo 2º.- Solicitar al Poder Ejecutivo Provincial, que gestione ante el Poder Ejecutivo Nacional "Ministerio de Economía", que conforme lo establecido en el artículo 3 del Decreto Nacional Nº 1654/2002, en la elaboración del Proyecto de Ley se considere la instrumentación de un tratamiento diferencial en materia fiscal, para las prestatarias de aeronavegación que prestan sus servicios en la Provincia de Tierra del Fuego.

Artículo 3º.- De forma.

ALEJANDRO D. VERNET
Legislador Provincial
Bloque Alianza

JOSE B. BARROZO
Legislador Provincial
Bloque Alianza

Decreto 1654/2002

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 Nº 25.561.

Poder Legislativo Provincial
5
FOLIO

Bs. As., 4/9/2002

VISTO el Expediente Nº S01:0178152/2002 del Registro del MINISTERIO DE LA PRODUCCION, 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 Nº 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.

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 AMERICA, 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 ORGANIZACION DE AVIACION 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 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 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 2º y 3º de la Ley Nº 12.988, (T.O. por Decreto Nº 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 Nº 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 7º de la Ley de Impuesto al Valor Agregado Nº 23.349, (T.O. por el Decreto Nº 280 del 26 de marzo de 1997), 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.

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, como así también de las obligaciones de dichas empresas relativas al Sistema Unico de la Seguridad Social, sobre la base de lo dispuesto en los Artículos 28 y 29 de la Ley Nº 11.683, (T.O. por el Decreto Nº 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 de la sanción de una ley por parte del PODER LEGISLATIVO NACIONAL, corresponde instruir al MINISTERIO DE ECONOMIA a elevar, en el término de TREINTA (30) días, un proyecto de ley que contemple las medidas propuestas.

Que por Resolución Nº 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 otro, pueden provocar la existencia de tarifas predatorias de mercado, susceptibles de conllevar a 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 Nº 52 del 18 de enero de 1994 se adoptó como criterio de nacionalidad de las personas jurídicas para ser explotadoras de servicios de transporte aéreo, los preceptos dispuestos por el Artículo 2º punto 4. de la Ley de Inversiones Extranjeras Nº 21.382, (T.O. por el Decreto Nº 1853 del 2 de setiembre 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 Nº 204 del 3 de marzo de 2000 se procedió a suspender la aplicación del Decreto N° 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 Nº 1113 del 27 de noviembre de 2000 se prorrogó, la suspensión de la aplicación del Decreto Nº 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 Nº 204/2000.

Poder Legislativo Provincial 7 FOLIO

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

Que se halla en pleno proceso de revisión tanto la Ley Nº 17.285 (CODIGO AERONAUTICO) como la Ley Nº 19.030 de POLITICA NACIONAL DE TRANSPORTE AEROCOMERCIAL y atento el 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 Nº 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 N° 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 AMERICA 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 SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE LA PRODUCCION, 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 CONSTITUCION NACIONAL para la sanción de las leyes.

Que la DIRECCION GENERAL DE ASUNTOS JURIDICOS del MINISTERIO DE ECONOMIA 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 CONSTITUCION NACIONAL.

Por ello,

EL PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA EN ACUERDO GENERAL DE MINISTROS

DECRETA:

Artículo 1º — 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 Nº 25.561.

Art. 2º — 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 1º de setiembre de 2002, no se encuentran obligadas a contratar seguros aerocomerciales en el país, conforme prevén los Artículos 2º y 3º de la Ley Nº 12.988, (T.O. por Decreto Nº 10.307 del 11 de junio de 1953).

Art. 3º — Instrúyese al MINISTERIO DE ECONOMIA 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, como así 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 7º de la Ley de Impuesto al Valor Agregado Nº 23.349, (T.O. por el Decreto Nº 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 2º 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. 4º — Autorízase a los explotadores de servicios regulares de transporte aéreo interno de pasajeros, a partir de las CERO (0) hora del día 1º de setiembre de 2002, a aplicar las tarifas que se aprueban en el Anexo I del presente decreto. Para las rutas o tramos de rutas que no figuren en el Anexo I 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. 5º — Las tarifas de referencia establecidas en el Anexo I 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 SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE LA PRODUCCION 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 SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE LA PRODUCCION 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 SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE LA PRODUCCION, 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 Nº 326 de fecha 10 de febrero de 1982.

Art. 10. — Derógase la Resolución Nº 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 Nº 52 de fecha 18 de enero de 1994 desde la fecha de vencimiento del plazo que determinó el Decreto N° 1113 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 Nº 52 del 18 de enero de 1994, tienen validez.

Art. 13. — Autorízase a la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE LA PRODUCCION, 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 NACION.

Art. 15. — Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese. — DUHALDE. – Alfredo N. Atanasof. — Roberto Lavagna. — Graciela Giannettasio. — Jorge R. Matzkin. — Ginés M. González García. — María N. Doga. — Graciela Camaño. — José H. Jaunarena. — Carlos F. Ruckauf. — Juan J. Alvarez.

Poder Legislativo Provincial
8
Fs.

ANEXO I

Poder Legislativo Provincial
9
9

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

12/09/2002