



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

FISCALÍA DE ESTADO

ES COPIA FIEL

ERIC LEONARDO PEREZ
AUXILIAR PRINCIPAL
Sec. Reg. Despacho y Contabilidad
FISCALIA DE ESTADO

30.2.2009

16

Mediante Nota Gob. N°200 de fecha viernes 30 de septiembre del corriente año, la Sra. Gobernadora remite a esta Fiscalía de Estado el expediente N°017.336-MO/2010 caratulado "Ministerio de Obras y Servicios Públicos s/Continuación Construcción Puerto Caleta La Misión" a fin de requerir mi intervención en el mismo en virtud de la vinculación que la cuestión allí proyectada mantiene con el expediente judicial "Constructora Andrade Gutiérrez y otros c/Provincia de Tierra del Fuego s/contencioso administrativo" (expte.2.235/2009) en trámite ante el Superior Tribunal de Justicia de la Provincia.

Al efecto indica, y en orden a la representación que ostenta este organismo en la citada contienda judicial, que procede a remitirlo para mi conocimiento e intervención, atendiendo a que las actuaciones obrantes en el mismo culminarían con el dictado del decreto cuyo proyecto corre agregado a fs.407/414.

I. DEMANDA JUDICIAL. ACUERDO TRANSACCIONAL. LEGISLACION PROVINCIAL APLICABLE. INSTRUMENTAL QUE SUSTENTA LA TRANSACCION Y SU FACTIBILIDAD TECNICA Y FINANCIERA. OPINIONES FAVORABLES.

A la luz de lo que surge de su lectura, con este acuerdo se pondría término al reclamo formulado por el consorcio contratista en la demanda antes mencionada, dejando indemne a la Provincia; a la vez que lograría la misma la concreción de una obra prioritaria para su desarrollo, que ha sido largamente postergada debido a la inacción de las sucesivas administraciones y la falta de recursos para su financiamiento y conclusión, ello merced a un mecanismo ideado que implicaría la total terminación sin que se deba recurrir a empréstitos ni mucho menos distracción de recursos que necesaria e inevitablemente deben ser destinados a otros fines que hacen a la subsistencia misma del Estado (educación, salud, justicia y seguridad).

ES COPIA FIEL

ERIC LEONARDO PEREZ
AUXILIAR PRINCIPAL
Rec. Reg. Derecho y Contable
FISCALIA DE ESTADO

Al respecto, cabe consignar que oportunamente la Legislatura Provincial sancionó la ley N°564, promulgada mediante decreto provincial N°2.426/02 (fs.32/3), que en relación a esta cuestión, en su artículo 3° dispuso: "El Poder Ejecutivo provincial dispondrá de un plazo de treinta (30) días a partir de la vigencia de la presente Ley, para negociar con el actual contratista un nuevo contrato para la ejecución de la obra, por el sistema de ajuste alzado, que incluya un sistema de reconocimiento de variaciones de costos y donde se fijen condiciones para otorgar equilibrio a la ecuación económica y financiera del mismo. Dicho plazo podrá ser extendido por el Poder Ejecutivo provincial por igual período, siempre que dicha ampliación no importe reclamo alguno por parte del actual contratista, a cuyo efecto éste deberá manifestarlo fehacientemente. De arribarse a un resultado conveniente, las partes suscribirán los documentos jurídicos y los documentos necesarios que plasmen tales condiciones, con las garantías que se estimen conducentes. Una vez concluido dicho plazo y en el caso de no satisfacerse las condiciones requeridas se dispondrá la rescisión del Contrato en los términos del Acta Convenio de fecha 12 de febrero de 2001, registrada bajo el número 4.950, quedando facultado el Poder Ejecutivo provincial para contratar en forma directa, previa urgente compulsas, una empresa o consorcio de empresas que concluya con la obra, siempre que manifiesten la aceptación de dichas condiciones y ofrezcan financiamiento no menor del setenta por ciento (70%) y un plazo de gracia no inferior a un (1) año. Asimismo, si resultara conveniente a los intereses de la Provincia, sin perjuicio de procurar las alternativas antes descritas, el Poder Ejecutivo, sin considerarlo excluyente queda facultado para ofrecer en forma directa a quien se encuentre interesado y acredite sobrada experiencia en la materia, la concesión del puerto Caleta La Misión, siempre que el mismo se haga cargo de la finalización total y definitiva de dicha obra, en un plazo no superior a los cuatro (4) años, conforme los



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

FISCALÍA DE ESTADO

ES COPIA FIEL

ERIC LEONARDO PÉREZ
AUXILIAR PRINCIPAL
Secc. Reg. Despecho y Contable
FISCALÍA DE ESTADO

requerimientos técnicos que obran en el Expediente N° 02834/02 del Registro de la Gobernación, quedando a su exclusivo costo y cargo de la obra, a definir entre el Poder Ejecutivo, y el interesado, el que en ningún caso será inferior al setenta por ciento (70%) de la misma y quedando, al término de la concesión la obra Nuevo Puerto Caleta La Misión de exclusiva propiedad de la Provincia sin compensación ni pago de naturaleza alguna. El
plazo de concesión a otorgarse dependerá de la cuantificación de las obras a realizar, quedando asimismo el interesado facultado a ofrecer, mejorar o ampliar las proyectadas, y hasta la concurrencia con el límite de tiempo antes señalado, el que comenzará a computarse desde la puesta en funcionamiento del Puerto Caleta La Misión, sin que tal propuesta resulte vinculante ni obligatoria para la Provincia, salvo la rescisión contractual. **Las autorizaciones otorgadas al Poder Ejecutivo provincial en el presente artículo, deberán contar con autorización previa del Poder Legislativo**".

En estas actuaciones se han llevado adelante sucesivas y prolongadas tratativas tendientes a buscar alcanzar una solución satisfactoria para los intereses provinciales, y a su vez para el demandante, conforme quedara plasmado en la carta intención de fecha 5 de octubre de 2010, ratificada por decreto provincial N°2.423 (ver fs.79/84) que crea una Comisión encargada de evaluar las distintas alternativas de solución del conflicto y la eventual conclusión del Puerto en la ciudad de Río Grande; y luego mediante la Carta Compromiso suscripta el 18 de diciembre de 2010, ratificada por decreto provincial N°358/11 (ver fs.91/96).

Dicha Comisión elabora y presenta su informe a fs.102/3 con fecha 13 de mayo de 2011.

Mediante nota obrante a fs.107 de fecha 14 de junio de 2011 el apoderado de la firma Servicios Navieros Piedrabuena S.A. (según facultad acordada en poder de fs.57/64) agrega oferta, plan de negocios y acuerdo de cesión contractual entre la UTE y la firma

ES COPIA FIEL

ERIC LEONARDO PEREZ
AUXILIAR PRINCIPAL
Sec. Reg. Despacho y Contaduría
FISCALIA DE ESTADO

"Servicios Navieros y Portuarios Piedrabuena S.A.", documental que es agregada a fs.108/184.

Aquí cabe efectuar una observación que necesariamente debe ser clarificada con carácter previo a todo trámite determinando con qué persona jurídica han de suscribirse los pertinentes instrumentos, en el sentido que en oportunidad de extender el poder obrante a fs.57/63 comparece el Sr. Pedro Agustín Trucco invocando el carácter de Presidente de "Servicios Navieros Piedrabuena S.A." (sociedad constituida en octubre de 2009, ver fs.61) inscrita ante la Inspección General de Justicia de la Nación el 9 de noviembre de 2009), pero en el que extiende según copia de fs.271/5 en el mes de julio de 2011 lo hace en su carácter de Presidente de otra sociedad denominada "Servicios Navieros y Portuarios Piedrabuena S.A. en formación", constituida en mayo de 2011 y en trámite de inscripción (ver fs.274).

A continuación, el Sr. Ministro de Economía de la Provincia indica en su Nota Informe N°186 de fecha 15 de septiembre de 2011 (fs.196) que en relación a la documental incorporada por la empresa a fs.107/184, un exhaustivo estudio de la misma por parte de las áreas competentes de esa cartera llevó a la elaboración del informe de factibilidad financiera obrante a fs.185/195, que en sus conclusiones determinó: *"No existen dudas para este Ministerio, que las obras comprometidas por Servicios Navieros y Portuarios Piedrabuena S.A., de concretarse, constituyen un proyecto superador que dotará a la Provincia de un Puerto capaz de satisfacer sus necesidades de crecimiento y desarrollo actuales y futuras, potenciando su economía, e incrementando sus fuentes de trabajo directas e indirectas como soporte fundamental para las operaciones de importación y exportación de commodities, bienes de consumo y capital. Será una plataforma excepcional para el desarrollo de la actividad pesquera y fundamentalmente, para la actividad petrolera offshore cuyo desarrollo se verá impulsado por la puesta en operaciones de este*



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

FISCALÍA DE ESTADO

ES COPIA FIEL

ERIC LEONARDO PÉREZ
AUXILIAR PRINCIPAL
Cerc. Reg. Despacho y Contable
FISCALÍA DE ESTADO

puerto. Representará a su vez, un impulso decisivo para la actividad industrial de la Provincia. La mayor comunicación de las Islas con el continente Argentino a través de este Puerto más cercano podrá concretarse con un futuro sistema de transbordadores. Asimismo, no puede dejar de ponderarse la complementariedad de las infraestructuras portuarias a desarrollarse con aquéllas ya existentes en el Puerto de Ushuaia lo que permite aventurar un reordenamiento logístico de las operaciones portuarias de la Provincia lo que redundará en mayor eficiencia y eficacia de las mismas. La dimensión estratégica de esta demorada obra merece destacarse tanto por su efecto dinamizador para la comunidad de Río Grande como su proyección geopolítica sobre el Sector Antártico Argentino y la Jurisdicción Provincial sobre dichos territorios. El futuro contrato de Concesión a celebrarse deberá reflejar los compromisos asumidos por Servicios Navieros y Portuarios Piedrabuena S.A. para la concreción del nuevo proyecto, asumiendo bajo su exclusiva responsabilidad su confección, la presentación, como así también su factibilidad técnica hasta la total conclusión y puesta en marcha efectiva del Puerto Caleta La Misión como condición inexcusable para que opere la transformación del contrato de Obra Pública N°1/95 por el de Concesión de Obra Pública, ello respetando y readecuando las instalaciones existentes a las condiciones actuales y futuras de navegación, importación, exportación, carga y descarga, etc. en los términos en que ha quedado plasmado en los Términos de Referencia para la Transformación Contractual acompañados y que han servido como base para esta conclusión. Asimismo, la firma Servicios Navieros y Portuarios Piedrabuena S.A. ha acreditado y comprometido a través del Plan de Negocios presentado y sus Anexos, que contará con los recursos técnicos, humanos, profesionales y financieros para alcanzar dicho fin, y que la Provincia no deberá desembolsar suma alguna para tal concreción dado que todos los fondos serán provistos por la misma. Superándose incluso de esta manera el mínimo de financiación

ES COPIA FIEL

ERIC LEONARDO PEREZ
AUXILIAR PRINCIPAL
Sec. Reg. Despacho y Contable
FISCALIA DE ESTADO

requerido en su momento por la ley N°564, y estableciéndose que la concesión tendrá carácter oneroso (una de las modalidades autorizadas por la ley N°17.520) en tanto el concesionario se compromete a abonar al concedente un Canon a lo largo del período de concesión. Asimismo, se ha evaluado favorablemente el hecho de desvincular a la Provincia de cualquier reclamo judicial en trámite en relación a la obra del Puerto Caleta La Misión adjudicada oportunamente a la U.T.E. Ormas - Andrade. Es requisito la materialización de lo prescrito a través de los instrumentos pertinentes a suscribir. Por otra parte, se deja constancia que **la revisión y análisis de factibilidad técnica del proyecto exceden las competencias de este Ministerio, correspondiendo efectuar tales tareas por intermedio de la Dirección Provincial de Puertos y/o el Ministerio de Obras y Servicios Públicos, ya sea por medios propios o a través de alguna organización con reconocida trayectoria e idoneidad profesional.** Por consiguiente, este Ministerio **entiende razonable el análisis financiero expuesto, limitándose al tópico al cual se ha circunscripto la opinión, respecto a los Términos de Referencia para la Transformación Contractual que se consignan en el documento presentado** por Servicios Navieros y Portuarios Piedrabuena S.A., el que previa ratificación legislativa, servirá como base para la eventual concreción de un nuevo Contrato de Concesión de Obra Pública que negociará y suscribirá el Poder Ejecutivo, comunicando de su resultado final a la Legislatura".

Tal como bien lo señala el Sr. Ministro de Economía, tanto la factibilidad técnica como la eventual posterior inspección y contralor de las tareas requiere de una especialización y solvencia que hacen aconsejable, y diría inexcusable, atendiendo a la complejidad de la obra a ejecutar procurando evitar paralizaciones, postergaciones y decepciones como las hasta aquí presentadas, la necesidad de contar con asistencia técnica de relevancia, conforme ya lo vislumbrara el



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

FISCALÍA DE ESTADO

ES COPIA FIEL

ERIC LEONARDO PEREZ
AUXILIAR PRINCIPAL
Sena. Reg. Despacho y Contable
FISCALIA DE ESTADO

legislador en el artículo 5° de la citada ley N°564 en cuanto estatuyó que: "En caso de continuarse la obra con cualquiera de las alternativas consignadas en los artículos precedentes, el Poder Ejecutivo provincial queda facultado para contratar en forma directa a una empresa de reconocida experiencia internacional para que oficie como inspectora y controladora en representación de la Provincia, hasta la total conclusión de aquélla. El Poder Ejecutivo definirá el organismo que llevará a cabo las gestiones asociadas a la construcción de la obra por parte de la Provincia", lo que en lo personal aconsejo muy enfáticamente.

En este sentido, entiendo que tal asesoramiento técnico debiera ser requerido aún con carácter previo a la realización de trabajos, pues será imprescindible en la etapa que prevé el artículo 5° del proyecto de decreto, es decir cuando la empresa presente el proyecto definitivo del puerto que propone, pues allí comenzará a regir un plazo perentorio para su análisis y eventuales observaciones que por su complejidad requerirá de rápidas y solventes observaciones que podrían evitar posteriores y no deseados contratiempos.

Mediante nota presentada el 11 de agosto de 2011 (fs.229/232) el presidente de Servicios Navieros y Portuarios Piedrabuena S.A. pone a disposición los fundamentos del proyecto del nuevo Puerto Caleta La Misión, agregando al efecto la documental que luce a fs.233/396.

Por su parte, el Sr. **Ministro de Obras y Servicios Públicos de la Provincia** en su Nota N°2.960 del 27 de septiembre de 2011 obrante a fs.216/9 remite los antecedentes a la Secretaría Legal y Técnica con su opinión favorable conforme surge a fs.219 donde expresa: "...Asimismo se realización (sic) de reuniones y la elaboración de los documentos con las alternativas técnicas, económicas, financieras y jurídicas que hagan posible la consecución de la finalidad

ES COPIA FIEL


ERIC LEONARDO PEREZ
AUXILIAR PRINCIPAL
Seco. Reg. Despacho y Contable
FISCALIA DE ESTADO

pretendida que se reflejan en la presentación realizada por PIEDRABUENA y IFEFI.

Consecuentemente la presentación realizada se enmarca en las necesidades que fueron planteadas de parte de la Provincia en cuanto a:

- Desarrollar el sistema portuario que resuelva las necesidades de la zona norte de la Provincia, especialmente a través de la concreción del emprendimiento del Nuevo Puerto Caleta la Misión Río Grande con el objeto de contribuir al desarrollo de la Provincia y a la generación de puestos de trabajo con la consiguiente reinserción al proceso productivo de los habitantes de las zonas de influencia.*
- Resolver el conflicto judicial que ha planteado la empresa constructora -UTE Ormas/Andrade Gutiérrez-, quien ha reclamado, por esa vía, una suma millonaria, que de corresponder, sería imposible de afrontar para esta Administración.*
- Contar con una instalación portuaria cuyo alcance cubra las necesidades que tiene la Provincia en cuanto al transporte marítimo y prevé el desarrollo futuro de nuevos requerimientos.*
- Tener la información básica del proyecto que permite verificar su prefactibilidad tanto técnica como económica, considerando que en la primera etapa de la inversión se desarrollará el proyecto detallado de las instalaciones bajo las pautas indicadas en la propuesta presentada.*

Por lo anterior entendemos que están dadas las condiciones necesarias para la continuidad de las tramitaciones pertinentes para concretar los actos administrativos para perfeccionar el acuerdo planteado".

Por su parte, **la Secretaría Legal y Técnica** emite a fs.397 su Informe N°2.211 de fecha 28 de septiembre de 2011 donde,



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

FISCALÍA DE ESTADO

ES COPIA FIEL

ERIC LEONARDO PEREZ
AUXILIAR PRINCIPAL
Sec. Reg. Despacho y Contaduría
FISCALIA DE ESTADO

más allá de requerir el cumplimiento de algunos recaudos formales, no formula objeción alguna a lo actuado.

En virtud de lo hasta aquí expuesto, no encuentro reparos que efectuar al proyecto enviado, el que obviamente quedará condicionado para su concreción a la previa aprobación de la Legislatura Provincial y a la necesaria e inexcusable intervención previa del Tribunal de Cuentas de la Provincia de acuerdo a las competencias específicas que le atribuyen el artículo 166° de la Constitución Provincial y la ley provincial N°50.

En este sentido, hago notar que dicha aprobación legislativa deberá contar con mayoría agravada en virtud de lo establecido por la ley N°602 ya que su artículo 1° establece que: "Catalóganse con carácter "estratégico" a los puertos provinciales, aeronaves y aeropuertos provinciales, infraestructura logística provincial y servicios públicos afectables al tráfico antártico y subantártico, recursos e infraestructura hidrocarburífera y otros que esta Legislatura o el Poder Ejecutivo con acuerdo de ésta, decidan promover", habida cuenta que su artículo 2° requiere: "La privatización, tercerización o concesión de recursos, obras de infraestructura y servicios comprendidas por el artículo 1° de la presente Ley, deberán contar con acuerdo legislativo, con mayoría agravada".

II. ANTECEDENTES NACIONALES Y PROVINCIALES. LA RAZONABILIDAD. **SUGERENCIA DE AUDIENCIA PUBLICA.**

Como expresé en los párrafos precedentes, la solución propiciada se ajusta a los procedimientos establecidos en la normativa provincial antes referida; asimismo, resulta habitual que el desarrollo de obras estratégicas para la infraestructura pública -y particularmente las que implican cometidos de envergadura afín a la que nos ocupa- con frecuencia se halle sujeto a vicisitudes que

ES COMARTEL

ERIC LEONARDO PEREZ
AUXILIAR PRINCIPAL
Sec. Reg. Des. y Contable
FISCALIA DE ESTADO

requieren la implementación de soluciones jurídicas acordes a la magnitud que representan.

En sentido concordante a los instrumentos otorgados al Ejecutivo por parte de la Legislatura Provincial a los que vengo haciendo referencia, es posible hallar antecedentes nacionales y provinciales que acuden a mecanismos similares para resolver controversias de complejidad análoga a la presente.

Así, a título meramente ejemplificativo, es dable citar lo resuelto mediante decreto nacional N°1.656/87, que aprueba la readecuación del *"Contrato de Concesión de la Autopista La Plata - Buenos Aires, Ribereña de la Capital Federal y Nuevo Puente Sobre el Riachuelo (Ruta Nacional N°1 Acceso Sud)"*, a través del cual el Ejecutivo Nacional modificó el contrato suscripto entre las partes invocando para ello la paralización de las obras ocasionada por la situación financiera internacional externa, lo que impedía la emisión de los avales requeridos para la iniciación del proyecto.

En este marco, la Administración reconoció que, de rescindir el convenio por razones de oportunidad, mérito o conveniencia, el Estado debería afrontar las consecuencias jurídicas de tal decisión e hizo especial hincapié en que -al momento de efectuar la readecuación- la necesidad de continuar la obra se encontraba plenamente vigente.

Como vemos, esta herramienta ha resultado efectiva para dar satisfacción al interés público, en tanto la obra fue oportunamente culminada y a la fecha se mantiene la relación contractual con el mismo concesionario (Coviares S.A.).

El denominador común en estos casos -más allá de la postura de las partes en juicio y la imprevisibilidad del resultado del litigio por las propias contingencias que rodean toda contienda judicial- es, pues, evitar el retardo en la puesta en marcha de la planificación estratégica jurisdiccional, que (aún en la mejor de las hipótesis de éxito procesal) conlleva la necesaria postergación -por un



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

FISCALÍA DE ESTADO

ES COPIA FIEL

ERIC LEONARDO PEREZ
AUXILIAR PRINCIPAL
Senc. Reg. Despacho y Cont. Bto
FISCALIA DE ESTADO

tiempo incierto- del desarrollo económico erigiéndose, por lo tanto, en obstáculo al mismo bienestar general que la obra pretende satisfacer..

La alternativa transaccional que se ofrece para superar el trance contencioso en el que se halla inmersa la Provincia permite, en cambio, una readecuación contractual de la obra, desvinculándola de las particulares circunstancias que han impedido su desarrollo y conservando indemne su patrimonio.

Específicamente en materia portuaria y vinculado a la modalidad contractual objeto de análisis, el Gobernador de la Provincia de Buenos Aires suscribió recientemente el Decreto Provincial N°2.658/08, mediante el cual se otorga la construcción y explotación por un plazo de treinta años (renovable por otros treinta) de una terminal portuaria de contenedores en la localidad bonaerense de Berisso, con la intención de absorber estratégicamente la demanda excedente que tienen los complejos portuarios de la Ciudad de Buenos Aires y de Dock Sud, cuya construcción fuera iniciada el 5 de Mayo de 2009, encontrándose avanzada la misma en más de un 20%.

Destaco de esta contratación los argumentos que utilizaron los legisladores bonaerenses, quienes adhirieron al decreto mediante la ley N°13.919 afirmando: *"Se somete a consideración y conocimiento de Vuestra Honorabilidad el proyecto de ley que se adjunta para su sanción, a fin de que la Honorable Legislatura se manifieste respecto del Decreto Nro. 2.658/08, dictado en los términos expresados por los Organismos de Asesoramiento y Control en el Expediente Nro. 131/08 del Consorcio de Gestión del Puerto La Plata, cuyo objeto es la concesión de la construcción y explotación de una Terminal de Contenedores sobre los frentes de agua y áreas localizadas en la Cabecera Río Santiago Este (Berisso).*

A través de dicha iniciativa se dispuso la construcción, desarrollo y operación de una terminal portuaria, otorgándose al concesionario el derecho a la tenencia, uso, goce y explotación del

ES COPIA FIEL

**ERIC LEONARDO PEREZ
AUXILIAR PRINCIPAL
Secc. Reg. Despecho y Contable
FISCALIA DE ESTADO**

predio del dominio -- público provincial; estableciendo, como contraprestación de ello, que aquél deberá brindar los servicios básicos de carga, descarga, manipuleo y almacenaje de las mercaderías y los servicios auxiliares a los buques, artefactos navales y mercaderías, debiendo asimismo realizar todas aquellas inversiones necesarias para el desarrollo de la infraestructura e instalaciones propias del servicio prestado.

La contratación señalada ha sido efectuada en función de los trascendentes beneficios para la provincia y la región adyacente al Puerto que ella tendrá al instalarse una Terminal Portuaria de Contenedores, y, principalmente, por la existencia de razones de necesidad y urgencia, a los fines de aliviar el estado de saturación que evidencia el sistema de transporte marítimo, dadas las limitaciones que sufren en la actualidad los Puertos de Buenos Aires y Dock Sud.

El desarrollo de una obra de tal magnitud tendrá una repercusión positiva inmediata en la región al crear múltiples puestos de trabajo, tanto en forma directa como indirecta, cumpliendo de esta forma uno de los principales objetivos que se ha impuesto este Gobierno para su gestión, y que en definitiva, no sólo impulsará económicamente la región sino que se logrará aumentar el bienestar general de la población y una notable mejora en la eficiencia, productividad y desarrollo sustentable de los sectores productivos provinciales, integrando de esta forma la estructura económica regional conformada por los Parques Industriales, la Zona Franca y los diversos polos tecnológicos establecidos en la zona, reactivando en definitiva el Puerto de La Plata y recuperando el esplendor que supo tener en épocas pasadas.

Por todo lo hasta aquí expuesto es que se pone en su conocimiento el referido decreto, a fin de que de estimarlo pertinente, se adhiera al mismo, sin perjuicio de resultar competencia del Poder Ejecutivo, en virtud de la trascendencia que para los intereses de la región involucra la mencionada contratación...".



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

FISCALÍA DE ESTADO

ES COPIA FIEL

[Handwritten signature]
ERIC LEONARDO PEREZ
AUXILIAR PRINCIPAL
Cerc. Reg. Despacho y Contable
FISCALIA DE ESTADO

Como vemos, utilizando un mecanismo análogo al propiciado, en el marco la necesidad de contar con infraestructura portuaria, la Provincia de Buenos Aires ha concesionado la construcción de una terminal containera en la zona de Berisso que, según las indagaciones efectuadas, ha sido iniciada el 5 de mayo de 2009 y a la fecha continúa en obras.

Entiendo igualmente que esta modalidad convencional respeta las pautas sentadas por doctrina y jurisprudencia nacionales, además de la postura asumida en materia contractual por el Alto Tribunal de la Provincia, convicción a la que llego luego de verificar que efectivamente en el caso particular existe un contrato frustrado hasta la fecha y un proceso judicial en trámite, que las adhesiones e informes demuestran que la necesidad pública persiste en la actualidad, que un tercero solventaría la financiación de la obra y la indemnización por improductivos que se le reclama a la Provincia, y que el adjudicatario original seguirá siendo quien construya la obra, componentes que en su conjunto permiten justificar la modificación del estatus contractual.

Por otra parte, el propio Poder Ejecutivo ha hecho público y notorio que la recaudación de los impuestos y las demás fuentes de recursos financieros de la Provincia se encuentran comprometidos en una proporción tal que impiden la financiación de obras de infraestructura de la magnitud que demanda el puerto "Caleta la Misión" lo que obtura, por lo menos en el esquema presente, su continuación con fondos públicos. De esta forma, la propuesta efectuada amerita, en principio, el encuadre legal que se le pretende dar dado que conjuga la satisfacción de los intereses estatales mediante la inversión de particulares, sobre quienes recaerá la ventura de la obra.

Reitero que, de procederse en este contexto a una eventual rescisión, el proceso contractual volvería a foja cero lo cual - amén de la ya referida dilatación en el tiempo que ello conllevaría-

[Handwritten signature]

ES COPIA FIEL

ERIC LEONARDO PEREZ
AUXILIAR PRINCIPAL
Cerc. Reg. Despacho y Contable
FISCALIA DE ESTADO

constituiría un antecedente adverso para cualquier nuevo interesado en llevar adelante la empresa, pues volvería irreconciliable la situación con la anterior contratista.

Cabe preguntarse, al efecto de considerar la sensatez de la propuesta, si existen chances de que en las condiciones planteadas, un nuevo proceso de contratación pueda aportar las soluciones aquí ofrecidas. Si la respuesta es negativa, como particularmente lo entiendo teniendo a la vista la documental aportada, no puede haber otra conclusión que estamos ante el camino correcto; si por otra parte, se entiende que hay otra solución, todo debe encaminarse para concluir en ese sentido.

La verificación y razonabilidad de estos elementos se encuentra a la vista, y su evaluación, tratándose de una materia de evidente oportunidad, mérito o conveniencia, ha sido efectuada por el Poder Ejecutivo dentro del límite de sus facultades constitucionales.

Sentado lo anterior debo reiterar una vez más que, tanto las bondades como la factibilidad técnica de la propuesta y su apego a los requerimientos exigidos en el pliego de la licitación 1/95, los que surjan de la readecuación del proyecto, como así también el análisis de los estudios actuariales y planillas operativas acompañadas al efecto de justificar el plazo de concesión, escapan al conocimiento y competencia de este organismo de control por ser una materia eminentemente técnica y extraña a su opinión jurídica y tendrán que ser evaluadas oportunamente por el Poder Ejecutivo con el asesoramiento especializado correspondiente y autorizadas en última instancia por la Legislatura conforme lo prevé el artículo 3º, última parte de la ley provincial N° 564.

No obstante lo hasta aquí expresado, previo al dictado de la ley y si la Legislatura lo considera conveniente, quizás el llamado a una audiencia pública, para que terceros y eventuales interesados sienten su postura respecto de la readecuación propuesta, podría ser un elemento que terminara de clarificar la conveniencia a los intereses



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

FISCALÍA DE ESTADO

ES COPIA FIEL

ERIC LEONARDO PEREZ
AUXILIAR PRINCIPAL
Cerc. Reg. Desc. y Contab.
FISCALÍA DE ESTADO

provinciales del camino escogido o, eventualmente, su absoluta inconveniencia.

III. LA OPINION DE LA AUTORIDAD PORTUARIA.

No menos importante resulta la opinión de la **máxima autoridad del ente portuario provincial**, ya que su presidente, mediante nota de fs.208/9 expresa:

"Sr. Presidente de Piedrabuena S.A.

Dr. Pedro Trucco

S _____ / _____ D

Ref. Expte. 017.336-MO/2010

De mi mayor consideración:

Por medio de la presente me dirijo a ustedes a fin de poner en su conocimiento la opinión de esta Dirección Provincial de Puertos sobre la conveniencia, o no, del Proyecto presentado por ustedes para la finalización de la obra "Puerto Caleta La Misión".

Cabe señalar que el suscripto es parte integrante de la Comisión Ad Hoc, encargada de llevar adelante las negociaciones para lograr la reiniciación de la Obra, por lo que he tomado acabado conocimiento de las mismas, como de su génesis.

Desde ya que comparto ampliamente el proyecto en sí, como también la compleja ingeniería legal que se ha gestado para arribar a la solución del conflicto que implica Puerto Caleta La Misión.

En cuanto a la conveniencia del proyecto, y mas allá de la infinidad de beneficios que puedo apreciar, tanto para la Provincia como para todos los actores, que de distintas maneras dependen del puerto; solo pondré de relieve los siguientes puntos:

- Resulta a todas luces evidente, que la falta de un puerto en la ciudad de Río Grande le resta posibilidades a esa Ciudad e impide

ES COPIA FIEL

ERIC LEONARDO PEREZ
AUXILIAR PRINCIPAL
Cerc. Reg. Desplac. y Control
FISCALIA DE ESTUDO

el asentamiento de nuevas grandes industrias que, por ejemplo, podrían usar el gas como materia prima, privando a la Provincia de dichos beneficios.

- *El lugar elegido para la construcción del puerto permite tener una gran disponibilidad de tierras adyacentes para realizar cualquier ampliación futura en materia de construcción, o de espacios necesarios para la instalación de otro tipo de industrias.*
- *Sin perjuicio de las distintas opiniones, vertidas a lo largo de tantos años de frustraciones, no me cabe la menor duda que el proyecto de Puerto Caleta La Misión es técnicamente viable, aun cuando los desafíos constructivos sean importantes.*
- *En ese sentido cabe resaltar que, el acuerdo al que se arribe, comprenderá el compromiso de adaptar el proyecto constructivo original, a las nuevas técnicas de la ingeniería moderna. Por ende no existirían argumentos técnicos que lo tornen inoperable, fundándose en condiciones ambientales, o en argumentos de altos costos, dado que la inversión propuesta se encuentra en el rango de este tipo de obras. Por ello, no encuentro un argumento de peso que justifique la no aceptación de la propuesta hecha por las empresas intervinientes.*
- *El Acuerdo que se ha ido gestando durante este tiempo de trabajo, comprende la posibilidad, no solo de poder contar con un puerto tan necesario, sino también de liberar a la provincia de una demanda millonaria por gastos improductivos; la que desde ya posee un pronóstico incierto; y todo ello sin desembolsar un solo peso del erario público.*

Por todo lo expuesto entiendo que no existen argumentos económicos, técnicos o legales para no darle continuidad a una obra tan necesaria para la economía de la Provincia, y para la que, evidentemente, existe un muy importante mercado.



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

FISCALÍA DE ESTADO

ES COPIA FIEL

ERIC LEONARDO PEREZ
AUXILIAR PRINCIPAL
Dere. Reg. Despacho y Contable
FISCALÍA DE ESTADO

Entiendo que sería irracional no impulsar la construcción de un puerto que es necesario para los distintos tipos de usuarios, tales como lo han manifestado las empresas de hidrocarburos, las empresas del área de tecnología, textiles, de pesca; etc., quienes unánimemente se han expresado a favor del proyecto Puerto Caleta La Misión.

Por ello, soy partícipe de promover el reinicio de la construcción de Puerto Caleta La Misión, con la convicción de que un puerto polifuncional, como el propuesto por la empresa Piedrabuena, es la solución a los requerimientos de sus usuarios, por lo que se deben aunar la mayoría de las voluntades posibles, a fin de permitir arribar en un plazo razonable a la reiniciación de los trabajos suspendidos.

Sin otro particular lo saluda muy atentamente.

Fdo. Alejandro Berola

Presidente de la Dirección Provincial de Puertos".

IV. LAS OPINIONES DE LOS DISTINTOS ACTORES ECONOMICOS DE LA PROVINCIA.

Si bien no es determinante ni de ninguna manera vinculante para el Estado Provincial la opinión de los diversos actores económicos de la Provincia, las apreciaciones y aportes de los mismos respecto a la conveniencia no ya de solucionar un litigio de gravosas e insospechadas consecuencias patrimoniales para la Provincia, sino de la ejecución de una obra de semejante envergadura, transcendencia e importancia económica con proyecciones positivas más que evidentes, no pueden ser pasadas por alto.

- 1) A fs.210 obra la nota remitida por el Jefe de Operaciones de Enap Sipetrol al presidente de la firma Piedrabuena S.A. que textualmente reza:

"Río Grande, 17 de Noviembre del 2010

ES COPIA FIEL

ERIC LEONARDO PEREZ
AUXILIAR PRINCIPAL
Secc. Reg. Despacho y Contable
FISCALIA DE ESTIADO

Sr. Pedro Trucco.

Presidente de Piedra Buena S.A.

En referencia a las informaciones del Gobierno de la Provincia de Tierra del Fuego estaría la posibilidad de que la primera parte del futuro muelle de 'Puerto la Misión' podría estar disponible para operaciones marítimas desde el mes de Mayo del 2012 .

Para EnapSipetrol S.A., empresa operadora de las áreas CAM 2Asur y Magallanes, esto es una oportunidad interesante y muy conveniente para la asistencia de la logística y los distintos servicios necesarios a las 6 plataformas de producción, donde se extrae el petróleo y gas de la cuenca marítima austral y en particular el acceso permanente sin afectación de la marea.

Deseando que se concrete con la mayor celeridad esta esperada posibilidad lo saluda muy atentamente.

Fdo. Ing. Jorge O. Cureda

Jefe de Operaciones".

- 2)** A fs.213/214 obra la nota remitida por el Presidente de la Cámara de Comercio, Industria y Producción de Río Grande al presidente de Servicios Navieros Piedrabuena S.A. que textualmente reza:

"Río Grande, 20 de diciembre de 2010

Sr. Presidente Servicios Navieros Piedrabuena S.A.

Don Pedro TRUCCO

De mi mayor consideración:

Me dirijo a usted en representación de la Cámara de Comercio, Industria y Producción de esta ciudad, la que tengo el honor de presidir por cuarta gestión, para manifestarle que es interés de esta institución apoyar la realización del Puerto Caleta La Misión, esto en virtud de la intención declarada por la empresa que Ud. preside, de retomar la construcción del puerto con inversión privada y concesión del mismo.



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

FISCALÍA DE ESTADO

ES COPIA FIEL

ERIC LEONARDO PEREZ
AUXILIAR PRINCIPAL
Cerc. Reg. Despacho y Contable
FISCALÍA DE ESTADO

La Cámara de Comercio, con 53 años de vida, viene manifestando desde que Tierra del Fuego era Territorio Nacional, la importancia de contar con un puerto en el Departamento Río Grande, a partir de la provincialización se lo hemos hecho saber a cada Gobierno Provincial.

El Puerto Caleta La Misión, representa una nueva oportunidad, tan obvia en su momento como dejada de lado tanto tiempo. Un puerto es una vía de comunicación, un punto de partida y de llegada. Es una forma de hacernos cargo de la enorme potencialidad que tenemos, de nuestros recursos y de las increíbles ventajas competitivas de nuestra región y nuestra ciudad.

Estas valiosas fortalezas, como la materia prima, los recursos energéticos, bajas temperaturas útiles para las industrias que deben enfriar sus procesos productivos; agua dulce necesaria para los emprendimientos que la demandan en cantidad durante sus procesos, más las ventajas impositivas vigentes para toda la Provincia, entre otras, necesitan de un puerto, que permita un transporte competitivo para su aprovechamiento.

El puerto sería el factor desencadenante para atraer empresas con intenciones de desarrollar la industria petroquímica, la del aluminio, metanol, productos derivados de los hidrocarburos, la actividad pesquera, con la consiguiente instalación de plantas en tierra; otorgaría beneficios a la región desde el punto de vista de la mano de obra empleada e igualmente respecto del movimiento económico generado. Permitiría incrementar el nivel de producción provincial, aprovechando ventajas competitivas que no fueron explotadas en el pasado y promoviendo la participación activa de los pequeños y medianos productores locales.

Todo esto es lo que tenemos en cuenta a la hora de decir que necesitamos el Puerto Caleta La Misión, y que su realización traería progreso, desarrollo, y un horizonte claro para nuestra comunidad.

ES COPIA FIEL

ERIC LEONARDO PEREZ
AUXILIAR PRINCIPAL
Sec. Reg. Despacho y Cont. Cto
FISCALIA DE ESTADO

En consecuencia, la Cámara de Comercio sostiene el completo apoyo a esta obra, y se pone a disposición de su empresa para lograr este objetivo, sin otro particular lo saludo atte.

Fdo. Diego Navarro

*PRESIDENTE CAMARA DE COMERCIO INDUSTRIA Y PRODUCCION
RIO GRANDE - TIERRA DEL FUEGO*

P.D.: Adjunto edición especial de la revista Perspectiva Comercial, órgano oficial de la Cámara de Comercio, Industria y Producción, repartida en el año 2004 a todos los vecinos."

- 3)** A fs.198 obra la nota remitida por el Agente Naviero Torrecillas de la ciudad de Río Grande al presidente de Servicios Navieros Piedrabuena S.A. que textualmente reza:

"Río Grande, 22 de Septiembre de 2011

Señor Presidente

Piedrabuena S.A.

Dn. Pedro A. TRUCCO

S _____ / _____ D

Tengo el agrado de dirigirme a Ud., y por su intermedio a quien corresponda, con la finalidad de realizar, en carácter de operador de servicios de Comercio Exterior en la ciudad de Río Grande apreciaciones acerca del Puerto para Río Grande.

Somos la primera empresa que tiene por actividad principal la de Agente de Transporte Aduanero en esta ciudad con capitales totalmente fueguinos, que incluye las operaciones marítimas, aéreas y terrestres, representando aproximadamente al 70% de los transportes que operan en esta ciudad ante la Aduana de Río Grande hace algo más de dieciocho años.

El Puerto Caleta la Misión ha sido un anhelo de la ciudad de Río Grande, que lleva muchos años de postergación, y que



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

FISCALÍA DE ESTADO

ES COPIA FIEL

[Handwritten signature]
ERIC LEONARDO PEREZ
AUXILIAR PRINCIPAL
Sec. Reg. Despacho y Contable
FISCALIA DE ESTADO

entendemos es indispensable para continuar con el crecimiento productivo que ha tenido especialmente la industria electrónica por la aplicación de radicaciones industriales promovidas por el Gobierno Nacional y que se estiman se duplicarán el próximo año, cuyas razones logísticas trataré de explicar mas abajo.

La Tierra del Fuego cuenta con el Puerto de Ushuaia para el ingreso de buques de turismo, pesqueros, abastecimiento de combustible y porta-contenedores, teniendo prioridad de amarre los buques de pasajeros.

En el caso de los contenedores que son utilizados para el transporte de mercaderías para la industria, el puerto de Ushuaia se vio colapsado a partir de octubre del año anterior dado que el ingreso de los mismos superó la capacidad de almacenamiento del puerto y los depósitos fiscales habilitados que ronda los 2.500 contenedores, ingresando más de 3.000.

Más del 70% de esos contenedores tienen destino Río Grande, teniendo demoras para el traslado debido a la falta de logística adecuada (almacenamiento, despacho, transporte, etc.) para tanto movimiento, teniendo que transportarse por camión más de 200 Km., cruzando la cordillera y con condiciones climáticas adversas en invierno.

Podría continuar explicando las razones por las que entiendo que el Puerto de Caleta la Misión, como manifesté mas arriba es **INDISPENSABLE** para continuar el normal abastecimiento de la industria electrónica, y que además traería mayor trabajo a los talleres metalúrgicos que abundan en esta ciudad para atender reparaciones y recaladas de buques que navegan el Atlántico Sur.

Sin otro particular lo saludo atte., y quedo a su disposición para ampliar lo manifestado.

Fdo. Daniel Torrecillas Servicios S.R.L.

Daniel Torrecillas

Socio Gerente

[Handwritten signature]

ES COPIA FIEL

ERIC LEONARDO PEREZ
AUXILIAR PRINCIPAL
Sec. Reg. Despacho y Cont. Ho
FISCALIA DE ESTADO

4) A fs.199 obra la nota remitida por el Presidente de la Asociación de Fábricas Argentinas Terminales de Electrónica al Ministro de Gobierno, Coordinación General y Justicia que textualmente reza:

"Buenos Aires. 26 de setiembre de 2011

*Señor Ministro de Gobierno, Coordinación
General y Justicia Dr. Guillermo ARAMBURU*

Ref.: Puerto en Río Grande

La Asociación de Fábricas Terminales de Electrónica tiene el agrado de dirigirse al Sr. Ministro con relación al tema de la referencia.

Ratificando la posición ya sostenida en oportunidades anteriores en diversos ámbitos, en cuanto a la imperiosa necesidad de mejorar los aspectos logísticos de operatoria industrial.

Las dificultades crecientes que se han venido verificando en el funcionamiento del puerto de Ushuaia, más las limitaciones que impone el transporte terrestre de y hacia Buenos Aires, constituyen un problema que motiva una seria preocupación en los asociados a nuestra entidad.

En tal sentido, la posibilidad de contar con un puerto en la ciudad de Río Grande o en sus cercanías, no solo vendría a cubrir una necesidad de las industrias radicadas en dicha ciudad, sino que nos parece contribuiría al desarrollo en general de dicho municipio y de la Provincia toda.

Por lo expresado, AFARTE considera altamente beneficioso que en un futuro cercano, se pueda verificar el funcionamiento de un puerto apto para la actividad industrial, tanto para la recepción de insumos como la salida de productos en la ciudad de Río Grande,



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

FISCALÍA DE ESTADO

ES COPIA FIEL

ERIC LEONARDO PEREZ
AUXILIAR PRINCIPAL
Serc. Reg. Despacho y Contabil.
FISCALIA DE ESTADO

Sin otro particular saludamos al Sr. Ministro con nuestra mayor consideración.

Fdo. Lic. Alejandro Mayoral

Presidente AFARTE

Nota 057/2011".

5) A fs.200/201 obra copia de la nota remitida por el Director de la Unión Industrial Fueguina al Fiscal de Estado que textualmente reza:

"BUENOS AIRES, Septiembre 26 de 2011

Señor Fiscal de Estado

Dr. VIRGILIO MARTINEZ DE SUCRE

PRESENTE

De nuestra mayor consideración:

La Unión Industrial Fueguina tiene el agrado de dirigirse a Ud. a los efectos de hacerle llegar la inquietud de nuestros asociados industriales frente a la incertidumbre que genera la demora del comprometido oportunamente Puerto Caleta La Misión.

Hoy Tierra del Fuego tiene afincadas 58 fábricas. De ellas, 44 se hallan en la ciudad de Río Grande. Huelga comentar que la naturaleza de los beneficios fiscales han convertido al Area Aduanera Especial en un centro de insumos importados de gran envergadura. Todas las fábricas que están funcionando se abastecen de insumos importados del exterior en grandes proporciones. Esta circunstancia ha hecho colapsar el Puerto de la ciudad de Ushuaia.

El proceso de crecimiento que está viviendo Tierra del Fuego profundiza esta preocupación. Se adjunta folleto a la presente que revela las producciones del año 2009 y 2010 en donde se puede visualizar incrementos de producción significativos. Las estadísticas del año 2011 no publicadas oficialmente adelantan que este año también registraría incrementos productivos relevantes.

ES COPIA FIEL

ERIC LEONARDO PEREZ
AUXILIAR PRINCIPAL
Senc. Reg. Despacho y Contable
FISCALIA DE ESTADO

Hoy Tierra del Fuego está generando no menos, de 30.000 puestos de trabajo siendo casi 13.000 mano de obra directa.

La posibilidad de contar con un puerto en la ciudad de Río Grande será un beneficio claro para toda la Provincia de Tierra del Fuego. No sólo habrá de ayudar a solucionar el colapso del puerto de Ushuaia sino también es probable que replantee los fletes terrestres que también se están convirtiendo en un cuello de botella.

El crecimiento a veces no permite ser acompañado por obras de infraestructura en la medida de las necesidades. Un caso de naturaleza parecida a nivel nacional es el problema energético que no ha crecido en su generación como lo necesita el país.

Esta obra clave de infraestructura para Río Grande no se agota en sí misma (monumental obra específica) pues habrá de generar también economías externas como mejoramiento de costos y logística para la industria y creación de talleres y/o astilleros navales en las cercanías del Puerto Caleta La Misión, haciendo a su vez del mismo un puerto preantártico muy necesario.

En función de lo expuesto, esta Entidad entiende no sólo oportuno, sino absolutamente necesario y urgente el futuro puerto Caleta La Misión.

Sin otro particular, saluda a Ud. muy atentamente.

Fdo. Dr. César Guido Lavalle Director".

6) A fs.406 obra acta original del dictamen N°01/11 del Consejo Económico y Social que textualmente reza:

"El Consejo Económico y Social a través de sus consejeros quiere poner de manifiesto su apoyo al proyecto Puerto Caleta La Misión, el que se encuentra siendo impulsando actualmente por el Gobierno Provincial.

Entendemos que es fundamental llevar adelante, y dando la mayor celeridad posible, toda la tramitación tendiente a reactivar dicho Proyecto.



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

ES COPIA FIEL

ERIC LEONARDO PEREZ
AUXILIAR PRINCIPAL
Sec. Reg. Despacho y Contable
FISCALIA DE ESTADO

Se trata de una obra de infraestructura imprescindible para la Zona Norte de la Provincia, pero sobre todo, se trata de una obra vital para sellar al Atlántico Sur Fueguino como protagonista principal del nuevo proceso de Industrialización por Sustitución de Importaciones (ISI) que posicionará a Tierra del Fuego como polo industrial y tecnológico en el Mercado Común del Sur-, favoreciendo de distintas formas al desarrollo económico y humano de ambos centros urbanos y a las empresas que vieron en la provincia un lugar donde establecer sus centros de producción.

DICTAMEN CONSEJO ECONOMICO Y SOCIAL N° 01/11".

La elocuencia de las expresiones transcriptas, y la importancia e incidencia de las distintas organizaciones mencionadas en el quehacer de Tierra del Fuego, su historia y, fundamentalmente, SU FUTURO, me eximen de mayores comentarios en cuanto a la imperiosa necesidad de poner término a este litigio, y, fundamentalmente, a concretar una obra indispensable para el armónico desarrollo y crecimiento de toda la Provincia.

V. CONSIDERACIONES PERSONALES. EL DESARROLLO INTEGRAL DE LA PROVINCIA. PLAN ESTRATEGICO.

La Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur es poseedora de una importante riqueza de hidrocarburos fluidos y gaseosos y otros recursos naturales, cuyo total aprovechamiento permitirá incorporar al erario, por vía de regalías e impuestos, los recursos necesarios para el cumplimiento de sus impostergables objetivos, como así también será una fuente generadora de nuevos puestos de trabajo.

A su vez, el efecto multiplicador que en las economías regionales se produce cuando se inicia un proceso productivo, una nueva radicación de fábricas o emprendimientos de envergadura

ES COPIA FIEL

ERIC LEONARDO PEREZ
AUXILIAR PRINCIPAL
Cerc. Reg. Comercio y Consumo
FISCALIA DE ESTADO

resulta a todas luces provechoso para los intereses de esa región y sus habitantes. La historia de la Patagonia argentina es un claro ejemplo de ese efecto arrollador.

Para lograr tal fin y aprovechando la experiencia lograda en el orden nacional, siempre estimé conveniente dotar a la Provincia de las herramientas necesarias para atraer capitales nacionales y extranjeros, creando las condiciones necesarias para la participación de capital privado de riesgo, el cual tendría un papel preponderante en el desarrollo y crecimiento de la industria provincial, procurando al mismo tiempo la plena ocupación.

Incluso elaboré en el año 2000 un proyecto de ley tendiente a tentar nuevas inversiones, consistente en petrificar la legislación tributaria por treinta años a aquellos emprendimientos previamente aprobados y que fueren de interés provincial, imposibilitando que nuevos tributos o tasas a establecerse a futuro pudieran hacer variar la ecuación tenida en cuenta al momento de decidir la radicación, dotando así de una seguridad jurídica incuestionable para eventuales inversores, aunque lamentablemente no tuve suerte con las sucesivas administraciones para llevarlo adelante.

Es una aspiración no sólo de las autoridades de la Provincia sino del pueblo fueguino en su conjunto, fomentar el desarrollo de aquellas industrias que utilicen fundamentalmente aquellos recursos que constituyen la riqueza natural de la misma, para cuya explotación se sienten atraídos tanto los capitales nacionales como los extranjeros.

Más allá de mi profesión de abogado, más allá que desde hace ya dieciocho años ejerzo el cargo de Fiscal de Estado con una función específica; resido aquí desde 1983, vi y participé activamente en las más variadas etapas de la historia institucional del entonces Territorio Nacional (donde me desempeñé como jefe del Registro Público de Comercio, Delegado de la Inspección General de



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

FISCALÍA DE ESTADO

ES COPIA FIEL

ERIC LEONARDO PEREZ
AUXILIAR PRINCIPAL
Sec. Reg. Despacho y Contable
FISCALÍA DE ESTADO

Justicia, Director de los Registros Civiles, Asesor del Instituto Territorial de Vivienda y Urbanismo, Director de Legislación, Asesor Letrado de la Gobernación, Subsecretario de Gobierno, Asesor Letrado del Instituto Territorial de Previsión Social), luego de la Provincia (Asesor Letrado, Asesor Legal y Técnico de la Gobernación Provincial), siempre procuré llevar mi visión mucho más allá de lo estrictamente funcional y he tratado de analizar e incluso resolver las cuestiones sometidas a mi consideración con criterios amplios y realistas, sin que ello implicara de ninguna manera omitir la legislación vigente, pero siempre con el objetivo de lograr para nuestra Tierra del Fuego los mejores y más beneficiosos resultados.

Tal es así que, entre uno de ellos, en el año 2001, y en ocasión en que concurrían directivos de la firma Pechiney (tercer productor mundial de aluminio, con plantas en Canadá y Mozambique), acompañados por representantes de la firma Total Austral S.A. (Dr. Horacio Fernández y la analista comercial Carolina Pretzel) fui convocado a una reunión que el día 20 de marzo de dicho año se celebrara en el salón Lasserre de la Casa de Gobierno, con la presencia de los nombrados, la Legisladora Angélica Guzmán a cargo del Poder Ejecutivo, los Ministros Raúl Ruiz y Julio del Val y el Sr. Jorge Ontivero.

La propuesta que dicha firma presentaba resultaba ser similar con la que luego en el año 2008 presentara la firma Tierra del Fuego Energía y Química S.A., con dos salvedades sustanciales.

La primera de ellas era que el gas les iba a ser vendido por la firma Total Austral S.A., de allí su presencia y el interés en la cuestión, habida cuenta que por ese entonces se encontraba en proyecto la explotación de los pozos gasíferos de los yacimientos Carina y Aries, ubicados mucho más allá de los límites provinciales y era la posibilidad concreta, para ellos, de poder colocar el gas de esos yacimientos, cuyo inicio en la explotación estaba obviamente condicionado a que pudieran vender dicha producción en Tierra del

ES COPIA FIEL

ERIC LEONARDO PEREZ
AUXILIAR PRINCIPAL
Sec. Reg. Despacho y Control
FISCALIA DE ESTUDIO

Fuego, pues la posibilidad de sacarlo de la jurisdicción estaba cerrada por no tener más capacidad de transporte el gasoducto.

Tenían en vista tres lugares diferentes del planeta para realizar este emprendimiento, que no dijeron (y de allí que había que ponerle atención y esfuerzo al tema, pues optarían por aquel donde el gobierno local le facilite y les de las mejores posibilidades en relación a lo que eran sus requerimientos sustanciales).

La decisión final sobre el lugar de emplazamiento del proyecto la iban a tomar promediando el 2002, comenzando la construcción a principios del 2003 (plazo total para finalizar íntegramente la obra: veintiséis meses), el inicio de producción iba a ser en el año 2004, estimando una plena producción para el año 2005.

La otra era que tenían proyectado la construcción de una central eléctrica (para lo cual buscaban un socio con versación específica en la materia) para proveerle energía a su planta, cuya capacidad era muy superior a la necesaria para su explotación industrial, generando un muy importante excedente, cuestión que resultaba interesante para las autoridades provinciales atendiendo al incesante incremento poblacional (y consecuente consumo) con los trastornos propios que ello siempre trajo aparejado tanto a la Dirección Provincial de Energía como a la Cooperativa Eléctrica de Río Grande.

La conjunción de ambos objetivos me llevaron a pensar en esa instancia que apuntaban a un proyecto mucho más grande y ambicioso: **el proyecto integral de Tierra del Fuego**, es decir que:

- a) teniendo puerto y gas barato en la propia puerta de su establecimiento productivo (por un período de reservas superior a treinta años),
- b) el transporte marítimo barato (la relación de la distancia, según expresó el asesor, en lo que es el costo de flete es de US\$ 5 sobre un producto de US\$ 1.600, es decir 0,3%),



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

FISCALÍA DE ESTADO

ES COPIA FIEL

ERIC LEONARDO PEREZ
AUXILIAR PRINCIPAL
Secc. Reg. Despacho y Control
FISCALIA DE ESTADO

16

c) en un lugar estratégico y con canales naturales (con pasos aceptados y protegidos por convenios y la comunidad internacional -Convención de los Derechos del Mar de 1982, a la cual Argentina adhirió por ley 23.543 en 1995- hacia todos los continentes, que no dependen de decisiones futuras- gobierno de Panamá, dimensiones para porte de barcos gigantescos, demoras, etc).

Podía pensarse que estaban apostando a que Tierra del Fuego sería lugar de radicación de otros emprendimientos **(A LOS QUE ELLOS LE VENDERIAN LA ENERGIA ELECTRICA SOBRANTE, Y TOTAL AUSTRAL EL RESTO DEL GAS QUE EXISTE EN LA CUENCA MARINA).**

Obviamente que era un negocio brillante para todos, pero la Provincia quedaba afuera de lo sustancial, más allá de la propia radicación.

Por tal motivo, y luego de esa reunión, volví a reiterar a las autoridades del Ejecutivo Provincial la necesidad de negociar con el Estado Nacional el tema de la tesis que habíamos ideado en la Fiscalía de Estado respecto a una interpretación (quizás por entonces dudosa) respecto a que de la lectura del decreto PEN N°214/94 podía inferirse que se había producido a favor de la Provincia la cesión de las regalías off-shore más allá de la milla 12, cuando se reconvirtió el contrato de explotación de Yacimientos Petrolíferos Fiscales a favor del Consorcio integrado, entre otros, por Total Austral S.A..

A partir de allí, y con la anuencia del entonces Gobernador Manfredotti y el Ministro Revah, comencé a tomar contacto a través de personas de mi absoluta confianza y conocimiento, con funcionarios del Estado Nacional a quienes exponerle no sólo la interpretación y teoría sobre la cesión por parte del Estado Nacional a la Provincia de Tierra del Fuego de los derechos de las regalías provenientes de la plataforma continental (más allá de que estuvieren fuera de los límites provinciales -milla 12 en adelante-),

ES COPIA FIEL

ERIC LEONARDO PEREZ
AUXILIAR PRINCIPAL
Sec. Reg. Despacho y Control
FISCALIA DE ESTADO

sino fundamentalmente LOS MOTIVOS SOBRE LOS CUALES SUSTENTAR TAL CESION.

Obviamente que debieron buscarse argumentos de peso y consistentes, pues lo primero que argumentaron las autoridades federales era que no podían sentar un precedente para una provincia ribereña que no aplicaban ni reconocían a las cuatro restantes; como así también vencer la férrea oposición que mostraban a la forma en que las sucesivas administraciones locales dilapidaban los recursos fiscales en gastos corrientes, cosa que como vimos se ha extendido en el tiempo, e incluso agravado.

Tras varias reuniones y tratativas, finalmente los esfuerzos tuvieron sus merecidos beneficios, encontrando la fórmula perfecta para vencer la resistencia en cuanto a cómo se invertirían esos fondos: jamás en gastos corrientes, y de allí la idea de conformar un fideicomiso con un férreo control y administración que impediría que el destino de los fondos fuera a gastos corrientes, sino exclusivamente a obras de desarrollo genuino.

En efecto, el día 22 de noviembre de 2001 el entonces Gobernador suscribió con el Estado Nacional, representado por su Jefe de Gabinete de Ministros Lic. Cristian Colombo, y los ministros de Economía Dr. Domingo Felipe Cavallo, del Interior Dr. Ramón Mestre y de Infraestructura y Vivienda Ing. Carlos Bastos, el Convenio Complementario a la Segunda Addenda al Compromiso Federal por el Crecimiento y la Disciplina Fiscal, el que fue registrado el día 3 de diciembre de 2001 bajo el N°5.512, ratificado por decreto Provincial N°2.093 del 6 de diciembre de 2001 y aprobado por la Legislatura provincial por resolución N°9 de fecha 14 de marzo de 2002.

En el artículo 4° de dicho convenio se estableció: "El Estado Nacional se compromete, a través del Ministerio de Infraestructura, a la suscripción de un acuerdo para la creación de un Fondo Fiduciario **CON DESTINO A LA REALIZACION DE OBRAS PUBLICAS Y/O INFRAESTRUCTURA DE NECESIDAD DE LA PROVINCIA**, cuyo



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

ES COPIA FIEL

[Handwritten signature]
ERIO LEONARDO PEREZ
AJUXILIAR PRINCIPAL
Sub. Rob. Despacho y Control
FISCALIA DE ESTADO

financiamiento provendrá del producido DE LOS NUEVOS DESARROLLOS Y EXPLOTACIONES QUE DEVENGUEN REGALIAS A QUE SE REFIEREN LOS ARTICULOS 12º, 59º Y 62º DE LA LEY Nº17.319, RESPECTO DE LA EXPLOTACION DE HIDROCARBUROS PROVENIENTES DE LAS AREAS DE CONCESION INCLUIDOS EN EL DECRETO PEN Nº214/94”.

Luego de ello comenzamos a intercambiar vía fax borradores del proyecto de convenio a suscribirse conformando el fideicomiso, pero lamentablemente y cuando ya estábamos en los últimos retoques se produjeron los lamentables sucesos de diciembre de 2001 y abandonaron el gobierno nacional los funcionarios con los que veníamos tratando la cuestión.

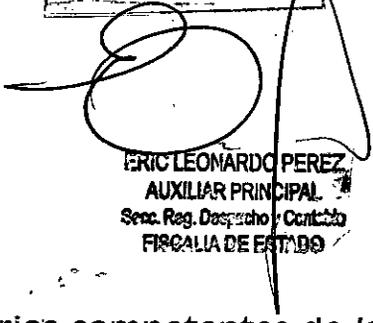
Lo cierto es que finalmente a partir de 2004 comenzó la explotación (gradual y muy inferior a su real capacidad y potencial) de las áreas comprendidas en el decreto PEN Nº214/94 (y consecuentemente del convenio del 22/11/01) y las regalías que la concesionaria tributaba ingresaron al Estado Nacional, pese a que a las sucesivas gestiones gubernamentales las puse al tanto de este convenio sin que se llegara a la constitución del impostergable Fideicomiso (se recordará que en la gestión del Gobernador Cóccaro se lo denominó “Fideicomiso Austral”, aunque tampoco llegó a concretarlo).

De acuerdo a los informes obtenidos de la página web de la Secretaría de Hidrocarburos de la Nación, las regalías abonadas al Estado Nacional entre los años 2005 y mayo de 2009 por el Yacimiento Aries en concepto de gas fueron de \$ 113.889.728; y US\$ 21.611.104 en concepto de crudo y gasolinas, y por el yacimiento Carina en concepto de gas \$ 9.646.115 y US\$ 1.685.014 en concepto de crudo y gasolinas.

Lamentablemente no contábamos con ningún tipo de acción judicial para lograr la concreción de la promesa plasmada en el acuerdo del 2001, pues sólo había sido suscripta por cuatro ministros del Poder Ejecutivo Nacional, sin haber sido ratificado en el orden nacional, por lo que sólo estaban expeditas las vías de tratativas

[Handwritten signature]

ES COPIA FIEL



ERIC LEONARDO PEREZ
AUXILIAR PRINCIPAL
Sec. Reg. Despacho y Contable
FISCALIA DE ESTADO

oficiales a través de los funcionarios competentes de la Provincia con los del Estado Nacional.

Con motivo de los hechos acaecidos en relación al recordado convenio con la firma Tierra del Fuego Energía y Química S.A. y al cual nos opusimos férreamente a través de la acción judicial ante el Superior Tribunal de Justicia de la Provincia que concluyó con su descalificación, el día 4 de agosto de 2009 le remití a la Sra. Gobernadora la Nota F.E. N°436 que rezaba, en la parte que nos interesa: "...a fin de solicitarle tenga a bien tomar los recaudos del caso e impartir instrucciones a los funcionarios de las distintas áreas, como así también solicitar la colaboración de los legisladores de Tierra del Fuego en el Congreso de la Nación con el objeto de cristalizar y constituir el Fideicomiso al que hace referencia el convenio oportunamente suscripto con el Estado Nacional...".

Copia de dicha nota fue remitida el mismo día 4 de agosto de 2009 a la Legislatura Provincial por Nota F.E. N°438, a los cinco diputados nacionales por la Provincia mediante Notas F.E. números 439, 440, 441, 445 y 446, y a los tres senadores nacionales que nos representan, por Notas F.E. números 442, 443 y 444.

Fue recién el día 15 de marzo de 2010 en que se suscribe finalmente el Acuerdo para Promover la Inversión y el Desarrollo de la Provincia de Tierra del Fuego, registrado bajo el N°14.396, ratificado por decreto provincial N°882 del 9 de abril de 2010 que fuera recién aprobado por la Legislatura Provincial en sesión del 25 de octubre de 2010 bajo ley N°827, por lo que sólo allí quedó habilitada la vía para que hiciera lo propio el Poder Ejecutivo Nacional, que al efecto dictó el decreto N°2.084 con fecha 28 de diciembre de 2010.

Lo expuesto guarda estrecha relación con lo que deben ser las obras de infraestructura básicas para diseñar un plan estratégico de desarrollo que permita generar los incentivos necesarios para atraer inversiones productivas de largo alcance.



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

FISCALÍA DE ESTADO

ES COPIA FIEL

ERIC LEONARDO PEREZ
AUXILIAR PRINCIPAL
Snc. Reg. Despacho y Control
FISCALÍA DE ESTADO

Ya expresé que la Legislatura Provincial, con el dictado de la ley N°602, catalogó *"con carácter "estratégico" a los puertos provinciales, aeronaves y aeropuertos provinciales, infraestructura logística provincial y servicios públicos afectables al tráfico antártico y subantártico, recursos e infraestructura hidrocarburífera y otros que esta Legislatura o el Poder Ejecutivo con acuerdo de ésta, decidan promover"* (véase artículo 1°).

Se advierte entonces que en Tierra del Fuego van de la mano los recursos hidrocarburíferos con los puertos, aeropuertos, las vías de comunicación, los servicios públicos (provisión de agua, luz, gas, cloacas), y por supuesto, la especial condición fiscal (zona de promoción económica) que a la hora de determinar a un inversor en qué lugar del planeta habrá de radicar su emprendimiento resulta decisiva.

La falta de reacción y proyectos serios y cristalizados han hecho perder a Tierra del Fuego años valiosos donde podría haber cimentado su perfil definitivo, ni que hablar de inversiones de largo alcance como pudo ser la industria petroquímica.

Sin embargo, y en caso de demostrar seriedad, seguridad jurídica, amplitud de criterios, capacidad, agilidad, rapidez en los trámites y requerimientos, los fueguinos tenemos aún una oportunidad histórica de afianzarnos como un polo de desarrollo tecnológico, industrial y petroquímico, sin olvidar el turístico al que me referiré más adelante para demostrar la íntima relación que todo tiene en lo que debe ser un plan ordenador.

Las recientes crisis mundiales están haciendo que los grandes inversores que creían encontrarse a resguardo con sus inversiones bursátiles hayan comenzado a reaccionar y darse cuenta que llegó el momento de diversificarse y buscar otro tipo de colocaciones en activos fijos que, aún con rentabilidad que pueda creerse inferior a las que hasta la actualidad le brindaban los títulos, acciones y/o bonos, resultan más seguras, confiables Y TANGIBLES,

ES COPIA FIEL

ERIC LEONARDO PEREZ
AUXILIAR PRINCIPAL
Sec. Reg. Despacho y Contab.
FISCALIA DE ESTADO

como pueden ser plantas industriales, inmuebles, barcos, puertos, aeropuertos.

Si los fueguinos abrimos nuestras mentes y nuestras puertas, si nos proponemos administrar y legislar con agilidad, profundidad, seriedad y rigor científico, si a la vez concretamos esos proyectos en igual sentido, podría ser un muy buen comienzo para poner en marcha el proyecto definitivo de desarrollo que se merece esta población y una Provincia cuyos recursos y capacidades han sido inexplicablemente desperdiciados durante años.

Si la obra del puerto de Río Grande, que data del año 1995, paralizada hace más de una década, llega a cristalizarse, veamos rápidamente las consecuencias inmediatas que ello aparejará.

En primer lugar, la existencia de un puerto multipropósito en el mismo lugar donde uno encara un emprendimiento productivo (sea tecnológico, industrial, petroquímico, comercial, ganadero, etc.) de por sí atrae a cualquier inversor, pues le permite ingresar su materia prima, y luego sacar su producto elaborado, POR EL MEDIO DE TRANSPORTE MAS BARATO EXISTENTE EN EL MERCADO MUNDIAL (recuérdese lo que expusieron los profesionales de Pechiney en el año 2001 respecto a la incidencia del costo del flete marítimo en lo que era el precio final de su producto, el 0,3%).

En segundo lugar, el volumen de la mercadería a transportar. Piénsese cuantos viajes de camión (traducido a días y kilómetros a recorrer, con los consecuentes costos Y RIESGOS CARRETEROS) representan la carga de un solo buque containero, y las respuestas serán lapidarias y concluyentes, tanto como sus beneficios.

En tercer lugar, cabe abordarlo ya desde el punto de vista no del inversor privado SINO DESDE EL ADMINSTRADOR ESTATAL, siempre necesitado de recursos para poder brindar respuestas a nuestra cada vez más creciente y requirente población.



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

ES COPIA FIEL

[Handwritten signature]
ERIC LEONARDO PEREZ
AUXILIAR PRINCIPAL
Sec. Reg. Despacho y Control
FISCALÍA DE ESTADO

Los índices de crecimiento poblacional son públicos y notorios. También es notorio que esa población es demandante en escuelas, servicios de luz, agua, cloacas, hospitales, acción social, viviendas.

Sin embargo, ese grupo poblacional que incesantemente ha venido llegando en las últimas tres décadas DE NINGUNA MANERA ha representado, desde el punto de vista tributario, un incremento en la recaudación fiscal, pues en su inmensa mayoría son asalariados no alcanzados por el impuesto a los ingresos brutos, fuente de financiamiento de las obras que el Estado debe ejecutar.

Si bien es cierto que parte de esa población ingresante va al sector privado, y que éste sí es el que tributa, no lo es menos que esos tributos no alcanzan ni mínimamente a cubrir las necesidades crecientes de los fueguinos en servicios, viviendas, salud, seguridad, justicia, educación.

Es verdad que Tierra del Fuego cuenta con un beneficio impositivo, pero no debemos olvidarnos que efectuamos un gran aporte a la industria nacional y a la satisfacción de la demanda de cada vez más diversos productos en el ámbito de la República, e incluso generando divisas producto de la exportación de los mismos.

Fue ese uno de los argumentos que utilicé cuando reclamamos las regalías off-shore. Nosotros venimos absorbiendo población de otros lugares del país que no resulta aportante al sistema tributario local, pero a la vez debemos satisfacer con nuestros recursos (decrecientes en el caso de los no renovables) esas necesidades crecientes.

Por tal motivo, debemos diseñar un plan estratégico de desarrollo a largo alcance, y justamente esas regalías iban a ser las que permitieran ir compensando estos desequilibrios. Obviamente que de allí, y para evitar las "necesidades temporales" de los administradores de turno, fue que convinimos afectar las mismas A FINES ESPECIFICOS

[Handwritten signature]

ES COPIA FIL

ERIC LEONARDO PEREZ
AUXILIAR PRINCIPAL
Sec. Reg. Desecho y Control
FISCALIA DE ESTADO

FUNDADOS EN OBRAS DE INFRAESTRUCTURA BASICAS PARA ALCANZAR ESE DESARROLLO.

Pero volviendo a la necesidad de generar recursos fiscales para paliar estos desfasajes de población creciente (sus necesidades y costos consecuentes para el Estado) que no se condice con lo que la misma tributa al régimen local (ingresos brutos en los pequeños comerciantes y/o profesionales, pero inexistente en lo que son los asalariados, que precisamente son la mayoría), deben buscarse incentivos para lograr inversiones y radicaciones de largo aliento.

Ya vimos que la existencia de un puerto sin dudas es determinante. Un régimen impositivo federal favorable es innegable también.

Pero la posibilidad de radicar industrias y emprendimientos que requieran de gas para su funcionamiento tiene un doble beneficio, tal el caso de nuestros yacimientos off-shore que podrán brindárselo sin mayores esfuerzos.

En primer lugar, y a la par que obtendrán ellos energía barata, implicará para el Estado provincial y sus municipios nuevos ingresos en concepto de impuestos locales (provinciales y municipales), ello sin mencionar la mano de obra que demandarán durante su construcción, y luego la necesaria para su funcionamiento, con el efecto multiplicador que ello implica en cualquier economía una vez que los emprendimientos se ponen en marcha.

Pero un factor tan importante como éste es el que está relacionado íntimamente con la producción de gas en los yacimientos off-shore. En efecto, quedó expresado y acreditado que la Provincia percibirá el 50% de las regalías de los mismos. Si en este momento no hay más producción que llegue a la Provincia es porque no hay capacidad de inyección.

Pero si en vez de esperar a que esa capacidad de inyección "se genere externamente" LA GENERAMOS NOSOTROS MISMOS A TRAVES DE INSTALACION DE EMPRENDIMIENTOS QUE CONSUMAN ESE



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

FISCALÍA DE ESTADO

ES COPIA FIEL

ERIC LEONARDO PEREZ
AUXILIAR PRINCIPAL
Sec. Reg. Despacho y Cont. 200
FISCALIA DE ESTADO

GAS, PUES EL MISMO LLEGARA DESDE EL MAR HASTA LA ISLA GRANDE, CUYO TRANSPORTE YA ESTA ASEGURADO Y CONCRETADO, CON LO QUE ESA BASE DEL 50% PACTADO EN EL CONVENIO DE 2001, CRISTALIZADO EN EL 2010, SE INCREMENTARA EN LA MISMA PROPORCION, CREANDO DE LA NADA UN RECURSO FISCAL DE UNA IMPORTANCIA SUSTANCIAL EN NUESTRA ECONOMIA Y DESARROLLO.

No creo que estos argumentos necesiten ya más explicaciones, pues su conveniencia, racionalidad y necesidad hacen a la subsistencia misma de Tierra del Fuego. Y el puerto de Río Grande va de la mano de este desarrollo ordenado y planificado.

Para concluir, y hablando de desarrollo ordenado y planificado, veamos las consecuencias que venimos padeciendo ante la falta del mismo.

El puerto de Río Grande debió haber estado concluido hace ya más de una década. No se trata aquí de lamentarnos de lo que "pudo haber sido", sino de cómo llegamos a lo que "debe ser".

Pero más allá de haber perdido importantes chances de radicación, más allá de haber perdido millonarios ingresos de regalías, lo cierto es que la falta de ese puerto ha hecho colapsar a la ciudad de Ushuaia que no cuenta ni con las ventajas geográficas ni logísticas con que cuenta Río Grande que le hubieran permitido absorber sin problema alguno esta avalancha de contenedores, camiones y contratiempos como los que a diario se viven, ni qué hablar de lo que se padece en la única ruta que une ambas ciudades.

Como contracara de ello, también hubiera implicado un innegable ahorro para las empresas radicadas en Río Grande, ya que ahora deben pagar los costos del puerto de Ushuaia, sumados al costo del transporte terrestre entre ella y Río Grande, y al tiempo que demanda el mismo. Lo mismo sucede con la salida del producto elaborado.

En síntesis, pagan flete terrestre dos veces, depósitos fiscales si no cuentan con camiones en forma inmediata, y el tiempo

ES COPIA FIEL

ERIC LEONARDO PEREZ
AUXILIAR PRINCIPAL
Cerc. Reg. Despacho y Contable
FISCALIA DE ESTADO

que toda esta maniobra y traslado demanda, incrementando innecesariamente los costos de los productos que, como lógica consecuencia son incorporados al precio e innecesariamente pagados por toda la población.

A nadie escapa tampoco que en los últimos dos años la ciudad de Ushuaia, debido al incesante incremento de la actividad productiva, ha colapsado en lo que es materia de depósitos fiscales y tránsito.

Respecto de los depósitos fiscales, una breve recorrida de lo que es el puerto de Ushuaia, el parque industrial, y el ubicado a pocos metros de la salida de la ciudad de Ushuaia me exime de mayores comentarios.

Si hay un bien escaso en la ciudad de Ushuaia ES LA TIERRA. Como bien escaso, su valor se acrecienta, no sólo en lo que es el valor de cambio, sino también de ARRIENDO.

Vale decir que el depósito de un contenedor en un puerto cuyas instalaciones son reducidas o caras, obviamente será más oneroso que el de una ciudad con características inversas. Prueba de ello, a nivel mundial además, es como se han ido creando "playas de estacionamiento" de contenedores en países cuyos costos son mucho más reducidos que en los países desarrollados, donde las empresas los dejan vacíos y luego los pasan a buscar, TAL EL CASO DE NUESTRO PAIS, pues es más económico que dejarlos, por ejemplo, en puertos europeos ya colapsados.

Sin embargo, y si algo es apto geográficamente, amplio y económico (en innegables ventajas comparativas respecto a Ushuaia), son las tierras saliendo de la ciudad de Río Grande, justamente en dirección al lugar donde está emplazada la obra del Puerto Caleta La Misión.

Si a ello le sumamos que siendo Ushuaia una ciudad turística por excelencia, y que justamente los visitantes (y los propios fueguinos) alojados o que caminan en la zona céntrica no pueden ya



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

FISCALÍA DE ESTADO

ES COPIA FIEL

ERIC LEONARDO PEREZ
AUXILIAR PRINCIPAL
Sec. Reg. Despacho y Contable
FISCALIA DE ESTADO

16

ver el canal de Beagle por la pared de contenedores que se ha generado en el puerto, o la imposibilidad de verlo en el parque industrial para quienes transitan por la avenida Perito Moreno, o el impacto visual y agresivo que se genera por quienes transitan desde lo alto por la nueva traza de la ruta 3, o los innumerables camiones que ingresan en el depósito a la salida de la ciudad, y cuyo impacto aún no habría sido evaluado, pero que requiero se haga a la brevedad por las autoridades competentes en la materia, vemos que resulta un desatino absoluto haber ido "durmiéndose" en este aspecto y dejado que uno de los mayores atractivos, una de las imágenes que siempre caracterizó a Ushuaia como fue esa vista impagable, se vea ahora vedada por masas de acero multicolor.

Nadie está contra el progreso ni el crecimiento. Muy por el contrario. Pero el mismo debe ser llevado adelante y asimilado con ingenio, inteligencia, planificación y sin dañar bienes que nos pertenecen a todos. Mucho menos aún, causar daños irreparables.

Un capítulo aparte, y para concluir, es el relativo al tránsito terrestre (e innecesario de haberse concluido la obra) que se ha generado entre ambas ciudades, donde un número impensado (hasta hace poco tiempo) de camiones de gran porte recorren la única ruta que une Ushuaia con Río Grande, y cuyo estado de deterioro me exime de mayores comentarios, al igual que el riesgo que se genera para quienes a diario la transitan. Véanse al respecto, las estadísticas de accidentes de los últimos dos años, y compáreselas con las de diez años atrás.

Quiere decir, además, que a este ritmo y en un breve lapso de tiempo volveremos a las épocas pretéritas del ripio, donde hasta incluso sería más seguro transitar frente a los inesperados y cada día nuevos baches o "reventones" que presenta la cinta asfáltica a lo largo de su recorrido la ruta nacional N°3.

Finalmente, y sin perjuicio de todo lo hasta aquí expuesto, este organismo quedará a disposición de las autoridades

ES COPIA FIEL

ERIC LEONARDO PEREZ
AUXILIAR PRINCIPAL
Sec. Reg. Despacho y Control
FISCALIA DE ESTADO

provinciales que puedan requerir cualquier aclaración sobre lo expresado, o evacuar cualquier consulta que conlleve a la mejor defensa de los intereses del Estado Provincial.

DICTAMEN FISCALIA DE ESTADO N° 16 /11

Ushuaia, - 5 OCT. 2011


VIRGILIO J. MARTÍNEZ DE SICA
FISCAL DE ESTADO
Provincia de Tierra del Fuego,
Antártida e Islas del Atlántico Sur