



**INICIATIVA PRIVADA
TERMINAL DE PASAJEROS DE LA
AEROESTACIÓN AVIADOR CARLOS CAMPOS
- PROVINCIA DE NEUQUÉN -**

Autor: Marceno, Juan Manuel

Legajo: 45.103

Director de Tesis: M. Ing. Rancan Claudio

2011



**INICIATIVA PRIVADA
TERMINAL DE PASAJEROS DE LA
AEROESTACIÓN AVIADOR CARLOS CAMPOS
- PROVINCIA DE NEUQUÉN -**

Autor: Marceno, Juan Manuel

Legajo: 45.103

Director de Tesis: M. Ing. Rancan Claudio

2011

NOTAS ACLARATORIAS

NOTA I

El trabajo que se expone a continuación tiene carácter confidencial. Constituye en sí mismo un proyecto que se encuentra en desarrollo y de posible ejecución formal.

Por dicho motivo y con el fin de proteger cierta información sensible, pudieron haber sido alterados intencionalmente ciertos valores, respetando la proporcionalidad de los mismos, con el cuidado de evitar desvirtuar los resultados del trabajo.

Al respecto, cabe destacar que los estudios efectuados por la organización MITRE, que demuestran la aplicabilidad del sistema de navegación RNAV SAAAR son confidenciales y no se expondrán en la presentación que se sucede.

NOTA II

Las proyecciones contenidas en el presente estudio se basan en datos obtenidos de diversas fuentes y en consultas realizadas a operadores de aeropuertos especializados. Es importante aclarar que no se ha recibido información que haya sido contablemente auditada, por lo que se sugiere un estudio al respecto para garantizar, explícita o implícitamente, la exactitud de las proyecciones adoptadas.

RESUMEN EN ESPAÑOL

El proyecto consiste en la Iniciativa Privada para la licitación de la explotación, administración y funcionamiento de la Terminal de Pasajeros –lado Tierra¹- de la Aeroestación Aviador Carlos Campos en San Martín de los Andes, provincia de Neuquén.

Desde sus orígenes el aeropuerto presenta problemas de visibilidad, en determinadas condiciones meteorológicas, que impiden al piloto el aterrizaje y despegue obligando a cancelar las operaciones de la Terminal. El objetivo es asimismo brindar una solución superadora a los problemas de operatividad que presenta, mediante la implementación de tecnología de punta, única en Latinoamérica y de muy reciente aplicación en países desarrollados.

Chapelco se constituirá entonces como el primer aeropuerto de Latinoamérica en disponer de los últimos adelantos tecnológicos mundiales para el apoyo en la navegación y aproximación de los aviones a la aeroestación.

Esta nueva tecnología no solamente permitirá el aterrizaje y el despegue de aeronaves bajo las condiciones climáticas más adversas sino que también posibilitará una operatividad segura y confiable durante todo el año.

El progreso del aeropuerto local constituirá una entidad de desarrollo comercial y cultural, un verdadero polo de crecimiento económico y social que potenciará el crecimiento de las economías local y regional.

El proyecto demuestra que es posible transformar al aeropuerto de Chapelco en un negocio rentable y atractivo para los inversores.

¹ Las operaciones aeroportuarias se dividen en dos tipos: *Lado Aire* y *Lado Tierra*.

- *Lado Aire*: actividades orientadas a la atención de las aeronaves. Se incluyen las operaciones de despegue y aterrizaje, rodaje, las operaciones de estacionamiento, aprovisionamiento.
- *Lado Tierra*: Aquí se realizan actividades enfocadas a la atención de los pasajeros y la carga. En este lado se encontrarán servicios de facturación, transferencia de carga y equipaje, aduanas, policía, comida, teléfonos, información, alquiler de vehículos, atención al pasajero. No obstante lo mencionado, determinadas tareas no forman parte de las Concesiones, en tanto que las cumplimentan Organismos Gubernamentales, como es el caso de policía que lo efectúa la Policía de Seguridad Aeroportuaria (P.S.A) o aduanas que realiza la Dirección General de Aduanas

ABSTRACT

The Project consists of the private initiative to bid tender for operate and manage -Landside²- Aviador Carlos Campos airport in San Martín de los Andes, Neuquén province.

Since its inception, the airport has visibility problems in certain weather conditions, which do not allow landing and takeoff operations to the pilot, forcing the Terminal security close. The main objective is also to provide a solution that overcomes the operational problems that it presents, by implementing the latest technology, unique in Latin America and which is recently being applied in developed countries.

Chapelco will be established then as the first airport in Latin America to have the world's latest technology to support aircraft navigation and approaching.

This new technology will not only allow aircrafts landing and takeoff under the most adverse weather conditions but will also enable a safe and reliable operation throughout the year.

The progress of the local airport will be a commercial and cultural development center, a real economic and social growth pole that will enhance the growth of local and regional economies.

The project demonstrates that it is possible to transform Chapelco airport into a profitable and attractive business to investors.

² Airport operations are divided into two groups: airside and landside.

Airside: activities related to the aircraft attention. This includes take-off and landing operations, taxiing, parking operations, provisioning, etc.

Landside: Here are the activities focused in the attention of passengers and cargo. On this side you will find billing, cargo transference and baggage, customs, police, food, telephones, information, car rental, passenger service. Notwithstanding the foregoing, certain tasks are not part of the Concessions, but performed by Government Agencies, such as the Airport Security Police (PSA) or customs accomplish by the Directorate General of Customs.

TABLA DE CONTENIDOS

<u>I</u>	<u>INTRODUCCIÓN</u>	<u>- 1 -</u>
1.0	INTRODUCCIÓN	- 3 -
<u>II</u>	<u>SITUACIÓN ACTUAL</u>	<u>- 5 -</u>
2.0	SAN MARTÍN DE LOS ANDES	- 7 -
2.1	SISTEMA DE TRANSPORTE	- 9 -
2.1.1	TRANSPORTE AUTOMOTOR	- 9 -
2.1.2	TRANSPORTE LACUSTRE	- 10 -
2.1.3	TRANSPORTE AÉREO	- 10 -
2.2	EL AEROPUERTO	- 12 -
2.3	SITUACIÓN ACTUAL DE TRÁFICO AÉREO	- 14 -
2.4	TRÁFICO DE AERONAVES Y PASAJEROS	- 15 -
<u>III</u>	<u>MARCO NORMATIVO</u>	<u>- 19 -</u>
3.0	MARCO NORMATIVO	- 21 -
<u>IV</u>	<u>PROPUESTA DE DESARROLLO</u>	<u>- 23 -</u>
4.0	PROPUESTA DE DESARROLLO	- 25 -
4.1	IDENTIFICACIÓN DE LA PROBLEMÁTICA	- 25 -
4.2	OBJETIVOS Y METAS	- 25 -
4.3	ANTECEDENTES	- 25 -
4.3.1	MITRE	- 25 -
4.4	SOLUCIÓN PROPUESTA	- 28 -
<u>V</u>	<u>ANÁLISIS ECONÓMICO FINANCIERO</u>	<u>- 29 -</u>
5.0	MONOPOLIOS NATURALES	- 31 -
5.1	REGULACIÓN SEGÚN TASA DE RETORNO	- 31 -
5.2	BASE CONCEPTUAL DEL CÁLCULO DE TARIFAS	- 32 -
5.3	LA TASA DE RETORNO	- 32 -
5.4	INGRESOS	- 34 -
5.4.1	TASA POR USO DE AEROSTACIÓN	- 35 -
5.4.2	RIESGOS DEL PROYECTO	- 36 -
5.4.3	INGRESOS NO AERONÁUTICOS	- 37 -
5.4.4	APORTE DE LA PROVINCIA Y SOBRETASA DE DESARROLLO	- 37 -
5.5	CUADRO TARIFARIO	- 38 -
5.6	GASTOS DE OPERACIÓN	- 38 -
5.6.1	PERSONAL	- 38 -
5.6.2	SERVICIOS	- 38 -
5.6.3	MANTENIMIENTO GENERAL	- 39 -
5.6.4	SANIDAD	- 39 -
5.6.5	GASTOS BANCARIOS	- 39 -
5.7	INVERSIONES	- 39 -
5.8	RESULTADO OPERATIVO PROYECTADO	- 40 -
5.9	ANÁLISIS FODA	- 41 -
5.10	MODELO ECONÓMICO FINANCIERO	- 41 -

5.10.1	SUPUESTOS GENERALES DEL MODELO	- 43 -
5.10.2	INVERSIONES CONTEMPLADAS.....	- 44 -
5.10.3	PROYECCIONES DE TRÁFICO DE PASAJEROS	- 45 -
5.10.4	AMORTIZACIONES.....	- 47 -
5.10.5	PROYECCIONES FINANCIERAS - ESTADO DE RESULTADOS.....	- 51 -
5.10.6	PROYECCIONES FINANCIERAS – BALANCE	- 55 -
5.10.7	PROYECCIONES FINANCIERAS – FLUJO DE FONDOS.....	- 57 -
VI	<u>CONCLUSIONES.....</u>	- 59 -
VII	<u>ANEXO</u>	- 63 -
	ANEXO A: PROYECTOS EN EJECUCIÓN	- 65 -
	ANEXO B. TRÁFICO DE PASAJEROS	- 67 -
	ANEXO C. PORCENTUALES DE OCUPACIÓN EN ALOJAMIENTOS TURÍSTICOS SEGÚN CLASE Y CATEGORÍA DE ESTABLECIMIENTOS	- 69 -
	ANEXO D: LEY 2685	- 71 -
	ANEXO E: LEY 2571	- 77 -
	ANEXO F: DECRETO 2137 / 92	- 81 -
	ANEXO G: CONVENIO FIRMADO ENTRE LOS MUNICIPIOS 1992	- 83 -
	ANEXO H: CONVENIO COMPLEMENTARIO 20-02-1994	- 87 -
VIII	<u>BIBLIOGRAFÍA.....</u>	- 89 -
	BIBLIOGRAFÍA	- 91 -

I INTRODUCCIÓN

1.0 Introducción

La aeroestación Aviador Carlos Campos o "Chapelco" como se lo conoce coloquialmente, se encuentra a los pies del cerro Chapelco, a 20 km de San Martín de los Andes, y a unos 20 km de Junín de los Andes, que son las dos ciudades a las que sirve principalmente (ver figura 1.1) Asimismo, se encuentra a 423 Km de la capital provincial (Neuquén).



Figura 1.1

Desde su inauguración, en el año 1981, ha servido como punto de llegada y salida de los numerosos turistas que recibe anualmente, tanto nacionales como extranjeros los que en su conjunto son la fuente principal de los ingresos de la ciudad de San Martín de los Andes.

La ciudad cuenta con un gran potencial de crecimiento, basta mencionar que su población se estima se ha duplicado desde el último censo del año 2001 que contabilizó 23.519 habitantes. La demanda turística tanto nacional como internacional es prometedora para el desarrollo de nuevas rutas aéreas, económica y geográficamente posee un mercado que requiere de un servicio aéreo eficiente y confiable.

Sin embargo dada la localización del aeropuerto, circundado por terreno montañoso, tanto el arribo como el despegue de las aeronaves se ve muchas veces imposibilitado si las condiciones climáticas no son óptimas. La frecuencia con la que ello ocurre ha devenido en el público conocimiento de dichos inconvenientes. Las empresas aéreas por su parte han optado por evitar el destino, manifestando los considerables sobrecostos que deben afrontar ante el cierre de la aeroestación.

En la actualidad se han desarrollado instrumentos tecnológicos que permiten la operación en las citadas condiciones, que reducirán significativamente las

cancelaciones de aterrizajes y despegues. Su implementación permitirá arribar a la tan esperada confiabilidad operativa de la terminal, en un marco de seguridad que aportará al crecimiento y al desarrollo. La incertidumbre entonces será reducida y acotada y las aerolíneas operarán nuevamente en la aeroestación.

La región tiene un gran potencial y se cree que un incremento extraordinario en la demanda turística ocurrirá como consecuencia de la implementación de tecnología y de una adecuada administración. El aeropuerto se constituirá como un verdadero polo de crecimiento y desarrollo económico y social.

Es por ello que se presenta este proyecto con el objetivo de acercar una solución superadora que le permita potenciar todas las posibilidades de desarrollo a San Martín de los Andes y asimismo convertir a la aeroestación en una fuente de ingresos sustentable.

II SITUACIÓN ACTUAL

2.0 San Martín de los Andes

San Martín de los Andes es una pequeña ciudad localizada en plena cordillera de los Andes, en el sudoeste de la Provincia de Neuquén, a 1.575 Km de Buenos Aires y a 45 Km de la frontera con la República de Chile. Situada a la vera del lago Lácar, a 640m sobre el nivel del mar, y con una población estimada de 40.000 habitantes es hoy el principal destino turístico de la provincia de Neuquén.

La ciudad fue fundada el 4 de febrero de 1898 con el fin de asegurar la soberanía nacional en la región siendo la última ciudad patagónica enmarcada en la campaña al desierto. Durante los primeros años basó su economía en la explotación forestal para luego, a partir de la década del '70, comenzar a desarrollarse como centro turístico nacional.

En la región habitaban poblaciones indígenas entre las que pueden mencionarse a los pehuenches y a los mapuches. En el año 1883 las tropas del Ejército Argentino firmaron acuerdos de paz con las comunidades existentes.

San Martín de los Andes se destaca por su gran biodiversidad y su entorno natural de bosques nativos y arroyos cristalinos, siendo elegida por los turistas principalmente para realizar actividades al aire libre. La oferta de actividades es vasta y diversa a lo largo de las diferentes estaciones del año. En verano, ríos y lagos son el marco natural ideal para la pesca deportiva de salmones y truchas, mientras que en otoño se practica la caza deportiva de ciervos y jabalíes, y deportes de montaña. Cabe destacar que a sólo 21 km de la ciudad se encuentra el centro internacional de esquí en el cerro Chapelco, donde se concentra la mayoría de las actividades invernales.

A su vez, durante todo el año se puede contar con opciones de esparcimiento incluyendo cafeterías, pubs, casino, salas cinematográficas y teatrales, que sumados a los clásicos paseos y circuitos completan la oferta.

Entre las excursiones habituales se destaca la ruta de los siete lagos, principal corredor turístico de la región, que se extiende desde San Martín de los Andes a San Carlos de Bariloche.

La siguiente figura ilustra la excursión recientemente mencionada.

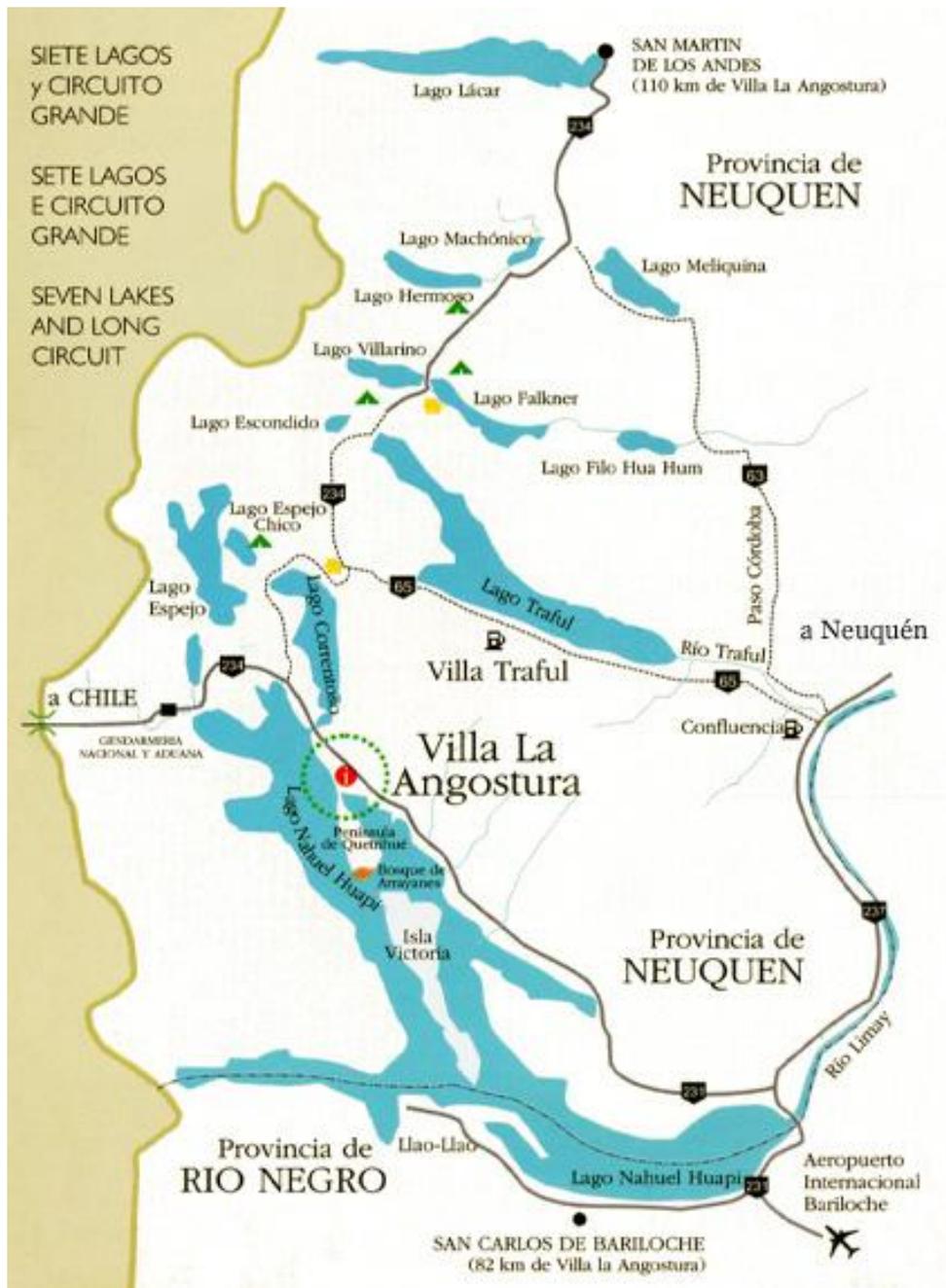


Figura 2.1 – Recorrido Siete Lagos

La demanda turística se ha incrementado a lo largo de los años de manera sostenida. Como puede apreciarse de los datos estadísticos suministrados por la Secretaría de Turismo y Desarrollo Económico, los que se han volcado en el gráfico que a continuación se expone, el crecimiento es sostenido y promedia un 6% anual. En la figura 2.2 puede observarse con claridad lo expresado.

Evolución de turistas SMA 1994 - 2008

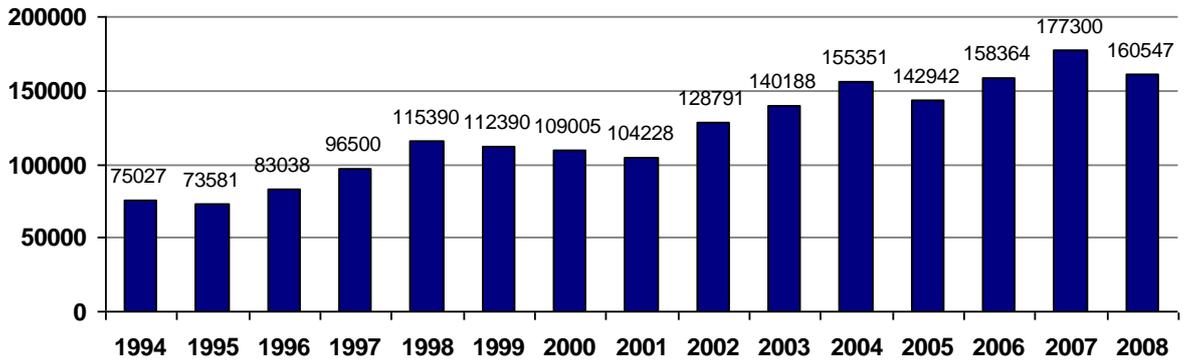


Figura 2.2 Fuente: SECRETARIA DE TURISMO y DESARROLLO ECONOMICO SMA

Cabe destacar que la Ciudad es sede de la intendencia del Parque Nacional Lanín, una de las áreas protegidas más importantes de la Argentina.

2.1 Sistema de Transporte

2.1.1 Transporte automotor

Este sistema es el que mayor cantidad de tramos cubre, el más desarrollado y el de mayor tráfico, tanto en San Martín de los Andes como en el resto del país. Las encuestas realizadas por el propio municipio indican que aproximadamente el 80% de los turistas eligen el automóvil como medio de transporte, mientras que los ómnibus o los aviones de línea, son elegidos por la minoría, destacándose el ómnibus por sobre el avión en el período estival. Seguidamente, en las figuras 2.2 y 2.3 se presentan gráficamente los resultados otorgados por el propio Municipio.

Medios de transporte utilizados invierno 2007

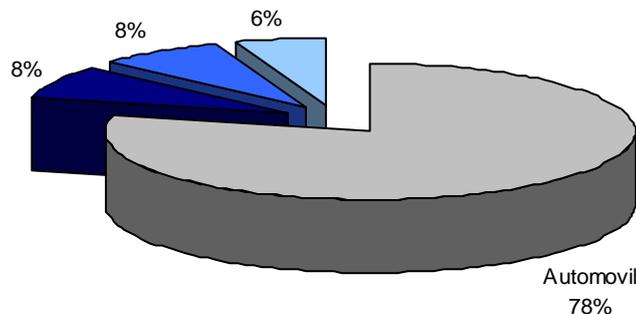


Figura 2.3 Fuente: SECRETARIA DE TURISMO y DESARROLLO ECONOMICO SMA



Figura 2.4 Fuente: SECRETARIA DE TURISMO y DESARROLLO ECONOMICO SMA

En la Terminal de ómnibus de la ciudad patagónica operan actualmente las empresas con recorridos internacionales, nacionales y regionales que brindan servicios regulares y eficientes a los principales destinos en forma directa. Algunas de las empresas que operan en San Martín de los Andes son: Andes Mar, Chevallier, Crucero del Norte, El valle, Via Bariloche y Vía Tac.

2.1.2 Transporte lacustre

A sólo 42 kilómetros al noreste de San Martín de los Andes, se encuentra el paso internacional Hua Hum. Éste une a través de una vía terrestre y lacustre (Ruta Provincial Inicial 48, Argentina, y Ruta Internacional 203, Chile) nuestro país con la República de Chile. El cruce consiste en abordar el transbordador Hua Hum navegando por el Lago Pihueico por espacio de 2 horas, hasta Puerto FUY. La localidad más cercana e importante del lado chileno, es el pueblo de Panguipulli (3.400 habitantes), a 30 kilómetros. El trasbordador tiene capacidad para transportar a 56 pasajeros y 22 vehículos y cuenta con un servicio de frecuencia diaria todos los días de la semana. Es importante señalar que los turistas provenientes de Chile representan un porcentaje cercano al 15% del total en el período estival y un 8% en el período invernal, según encuestas realizadas por el Municipio.³

2.1.3 Transporte aéreo

El tráfico aéreo se desenvuelve en el aeropuerto Aviador Carlos Campos, también llamado aeropuerto “Chapelco” por estar ubicado a los pies del cerro Chapelco. Cuenta con una única pista - Pista 06/24- con una longitud de 2.500 metros y 45 metros de ancho y se encuentra a 2.569 m sobre el nivel del mar

³ Fuente: <http://www.sanmartindelosandes.travel/pasos-fronterizos.html>

en el valle de un río, en las inmediaciones de un terreno montañoso (ver figuras 2.5 y 2.6).



Figura 2.5 – Imagen satelital pista

Actualmente Aerolíneas Argentinas es la principal empresa aérea comercial que opera en el aeropuerto y concentra prácticamente la totalidad del tráfico.

Cabe mencionar que recientemente, mediante a un convenio firmado con el Gobierno de la Provincia, la empresa American Jet comenzó a operar con equipos de 19 plazas desde la capital de Neuquén, con 5 frecuencias semanales.

Asimismo es importante señalar que el aeropuerto de San Carlos de Bariloche funciona habitualmente como destino alternativo para los visitantes de San Martín de los Andes, no obstante media una distancia de unos 200 kilómetros que deben recorrer por vía terrestre. Esta problemática surge especialmente en la temporada invernal, donde el turismo aumenta y las condiciones meteorológicas impiden el aterrizaje y despegue de los aviones.



Figura 2.6 – Imagen aerofotogramétrica de la pista

2.2 El aeropuerto

El aeropuerto está abierto todo el año. Los vuelos comerciales provienen fundamentalmente del aeroparque Jorge Newbery. Seguidamente se muestran las figuras 2.7 y 2.8 que muestran el frente actual de la Terminal y su interior respectivamente.



Figura 2.7 Foto de la terminal

Respecto de su infraestructura como se mencionó previamente, cuenta con una única pista - Pista 06/24- con una longitud de 2.500 m y 45 m de ancho y

se encuentra a 2.569 m sobre el nivel del mar en el valle de un río. Ocupa una superficie de 160 ha. y la terminal cuenta con unos 1824 m².

Chapelco dispone de un sistema de aproximación por instrumentos “VOR”⁴ y VOR/DME⁵ como asistente de navegación. La autoayuda VOR no se encuentra ubicada en el aeropuerto –la aproximación por instrumentos se extiende hasta 2.1 DME previo al bloqueo del VOR y posteriormente el piloto debe recorrer una aproximación visual hasta el aeropuerto.

En la actualidad el tráfico de la terminal se limita a dos frecuencias semanales. Dicha situación queda documentada en comunicaciones escritas entre las autoridades gubernamentales, que en diversas oportunidades han manifestado su preocupación por la caída de tráfico y la consecuente disminución en los ingresos. En este contexto la Provincia realiza aportes mensuales que posibilitan afrontar los egresos no cubiertos por los ingresos.

Al respecto el Secretario de Turismo y Desarrollo Económico de la Municipalidad de San Martín de los Andes en su nota de fecha 4 de enero de 2007, informa a las autoridades de la provincia de Neuquén “...que el aeropuerto está atravesando su peor momento en cuanto a conectividad aérea del destino con sólo tres vuelos semanales....de no iniciarse en forma urgente el equipamiento, nos encontramos impedidos gestionar más frecuencias o de buscar alternativas en el mercado”.



Figura 2.8 Foto del interior de la terminal

⁴ VOR siglas de Very high frequency (VHF) Omnidirectional Range

⁵ DME siglas de Distance Measuring Equipment (Equipo de Medición de Distancia)

Cabe destacar que una parte de la demanda aérea está siendo captada por los aeropuertos más cercanos, que si bien le implican al usuario la incomodidad de tener que combinar con transporte vía terrestre, le garantizan la ausencia, por llamarlo de algún modo, de eventos inesperados como el cierre del aeropuerto debido a condiciones meteorológicas desfavorables. Por otra parte, muchos otros usuarios optan directamente por realizar el viaje en su totalidad por vía terrestre.

El entorno orográfico en el que se sitúa el aeropuerto Aviador Carlos Campos en combinación con las condiciones meteorológicas imperantes, principalmente en el período invernal, condicionan la aproximación de aeronaves con la utilización de radioayudas convencionales. El siguiente gráfico muestra los porcentuales de cancelaciones registrados desde 1994 a 2009 para vuelos comerciales.

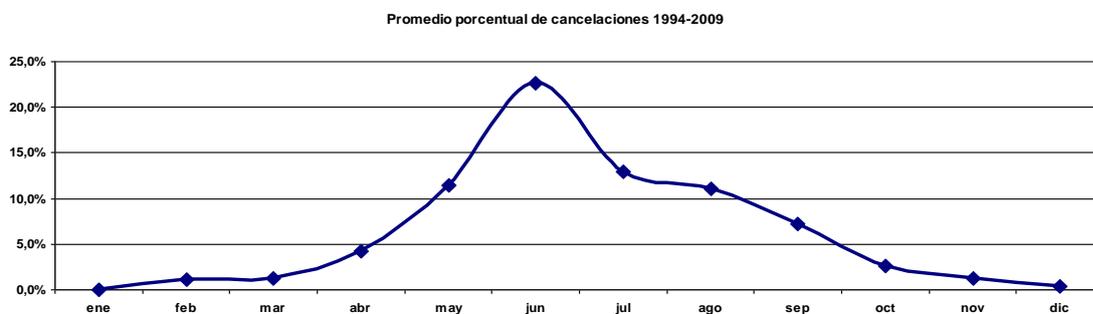


Figura 2.9 Fuente: aeropuerto Aviador Carlos Campos

Lamentablemente la mayor demanda de los usuarios se circunscribe a los meses de julio, agosto y septiembre (debido a la práctica de deportes invernales) coincidentes con los porcentajes de cancelaciones más elevados.

2.3 Situación actual de tráfico aéreo

El tráfico comercial ha decrecido paulatinamente desde el año 2002 a la fecha, mientras que el promedio de pasajeros mensuales ronda los 1.000 pasajeros. En este contexto el tráfico no sólo no ha crecido en los últimos 15 años, se encuentra un 30% por debajo del tráfico de 1994. A continuación se muestra la evolución interanual de pasajeros comerciales de 1994 al 2008.

Evolución interanual de pasajeros comerciales partidos 1994 - 2008

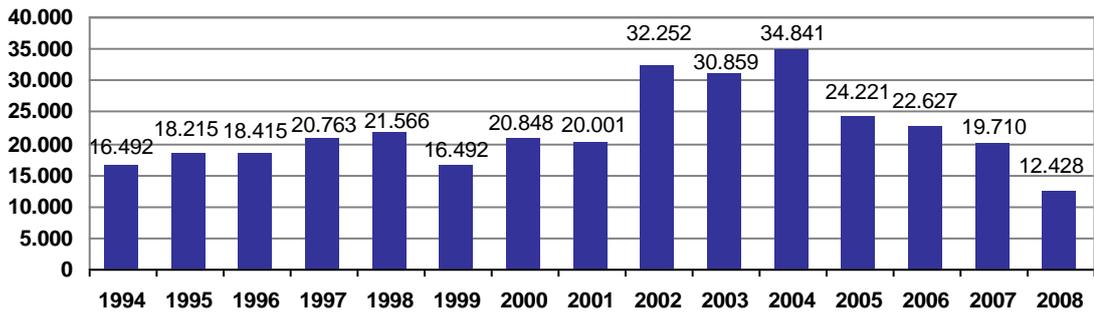


Figura 2.10 Fuente: aeropuerto Aviador Carlos Campos

2.4 Tráfico de aeronaves y pasajeros

Asimismo, las estadísticas de tráfico de aeronaves indican que el número de vuelos ha decrecido un 57% de 2000 a 2007 y la tendencia decreciente entre años no muestra signos de una próxima reversión.

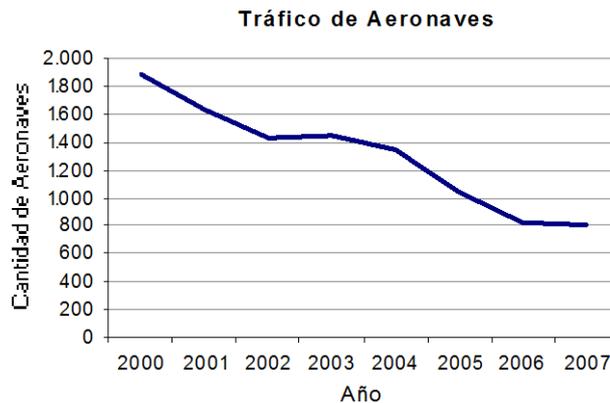


Figura 2.11

Tráfico de aeronaves

	COMER	PART	OFIC	TOTAL	VAR
2000	810	922	144	1.876	
2001	631	917	77	1.625	-13,38%
2002	636	634	166	1.436	-11,63%
2003	501	871	80	1.452	1,11%
2004	566	692	88	1.346	-7,30%
2005	356	604	76	1.036	-23,03%
2006	296	476	56	828	-20,08%
2007	239	428	143	810	-2,17%

Figura 2.12 Fuente: aeropuerto Aviador Carlos Campos

En relación a la distribución mensual de pasajeros se observa una afluencia turística característica para cada estación del año, con demandas dispares indicando una notoria estacionalidad que se corresponde en su forma con la distribución de turistas totales y la ocupación hotelera. Los siguientes gráficos representan sólo los últimos años por cuestiones de claridad visual, no obstante dicha distribución se verifica desde hace más de veinte años.

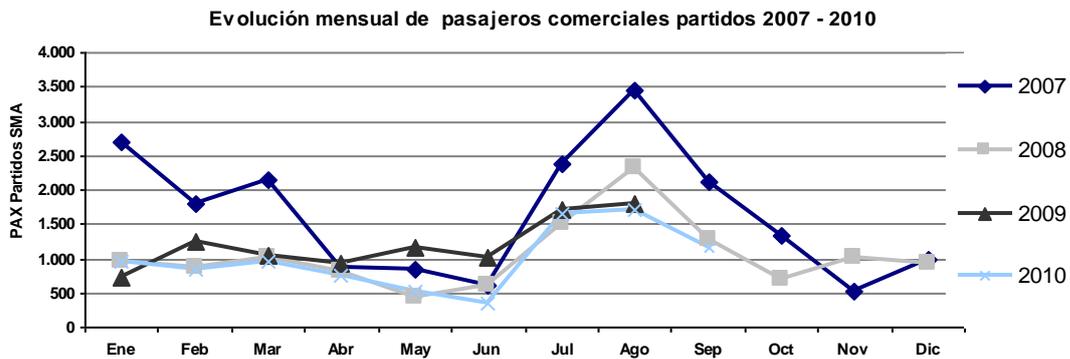


Figura 2.13 Fuente: aeropuerto Aviador Carlos Campos

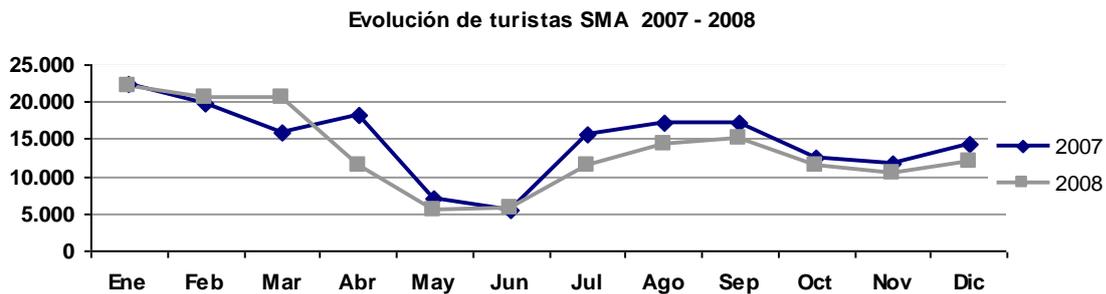


Figura 2.14 Fuente: aeropuerto Aviador Carlos Campos

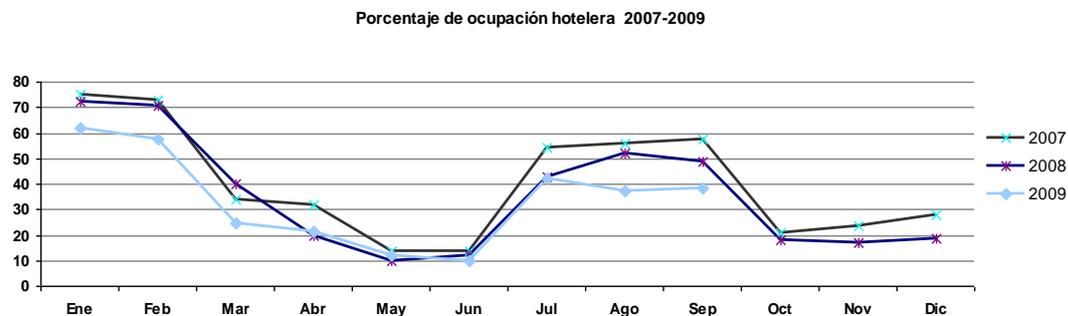


Figura 2.15 Fuente: aeropuerto Aviador Carlos Campos

La mayor demanda se registra en los meses de verano y principio del otoño mientras que en el otoño la menor. Luego se presenta un pico de demanda en la época invernal en los meses comprendidos entre julio y septiembre, coincidentes con la temporada de esquí.

Cabe destacar que la preferencia turística por el avión como medio de transporte (figura 3.2) se duplica en la temporada invernal lo que explica que la variación de demanda aeronáutica es notoriamente más empinada que la variación de demanda turística total.

Al respecto cabe destacar que los turistas que viajan en el período invernal son los de mayor poder adquisitivo y ocupan las plazas de mayor categoría (ver anexo 5.2 ocupación en alojamientos turísticos según clase y categoría de establecimientos).

III MARCO NORMATIVO

3.0 Marco normativo

El objeto de esta presentación se enmarca en la normativa provincial vigente compuesta por la Ley 2.685, sancionada por la Honorable Legislatura del Neuquén, el 11 de diciembre de 2009 y la normativa legal y contractual que la complementa.

La ley de iniciativa 2.685 habilita a realizar toda presentación de un particular ante el Estado provincial de Neuquén, cuyo objeto sea regulado por la Ley de Obras Públicas 687 (To Resolución 650) y modificatorias.

Una vez evaluada la presentación por una Comisión evaluadora creada a tal fin, luego declarada de interés público por parte del Poder Ejecutivo, el Ministerio de Hacienda y Obras Públicas determinará la modalidad de contratación.

Esta normativa otorga ventajas concretas al iniciador respecto de sus competidores. Así, se establece que en el caso de presentarse ofertas de equivalente conveniencia, será preferida la del iniciador siempre que no supere en un 5% a la oferta mejor calificada. Cuando la diferencia resultase superior al 5% pero menor al 10%, se le dará la oportunidad al iniciador mediante acto administrativo a mejorar su oferta, no aplicándose en este caso la fórmula de equivalencia de ofertas del 5% mencionada previamente. Si la diferencia resultare menor al 20%, el oferente mejor calificado y el autor de la iniciativa podrán mejorar sus ofertas en forma simultánea y en sobre cerrado, no aplicándose tampoco la fórmula equivalencia.

En caso de no ser seleccionado, el autor de la iniciativa tendrá el derecho a percibir de quien resultase adjudicatario, en calidad de honorarios y gastos reembolsables, el 1% del monto que resultare aprobado.

Al mismo tiempo, vale destacar que la explotación del Aeropuerto ha sido transferido a los Municipios, de conformidad con el Convenio ("Convenio") suscripto entre la Provincia del Neuquén, por una parte, y las Municipalidades de las ciudades de San Martín de los Andes y de Junín de los Andes con fecha 21 de marzo de 1992, que fuera aprobado por Decreto del Poder Ejecutivo Provincial Nº 2137/92, modificado parcialmente con fecha 20 de abril de 1994

En lo que atañe a esta presentación, resulta relevante la cláusula Décimo Primera referente a la vigencia del Convenio en cuanto estatuye un período de renovación automática del mismo, salvo que cualquiera de las partes lo denuncie con un plazo de antelación de 90 días.

Finalmente, cabe destacar que el Aeropuerto de Chapelco integra el Sistema Nacional de Aeropuertos de conformidad con el Decreto del Poder Ejecutivo Nacional nº 375/97 que crea dicho sistema. En ese contexto, y sin perjuicio de la normativa provincial mencionada, también tiene aplicación en el Aeropuerto

toda la normativa federal aplicable al ámbito aeroportuario en los aspectos regulatorios y operacionales: Código Aeronáutico, Disposiciones y Reglamentaciones del Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (“ORSNA”) y de la Administración Nacional de la Aviación Civil (“ANAC”) que ejerce su competencia en virtud del Decreto del Poder Ejecutivo Nacional nº 239/07.

Todo ello –claro está- sin dejar de lado la normativa internacional emanada del Convenio de Chicago de 1944 y de la Organización Intencional de la Aviación Civil (OACI).

De la revisión efectuada es importante señalar que no existe una ley provincial de concesión de servicios públicos. La Provincia se rige por la ley de Ministerios (art. 16) y decretos a medida para cada caso.

La ley 2.685 de Iniciativa Privadas, los referidos Convenios y el artículo 16 de la ley 2.571 se adjuntan como anexo.

Documentación que deberá acompañarse conforme a la normativa:

- Copia certificada y legalizada del Acta Constitutiva de la Sociedad y su inscripción registral
- Copia certificada y legalizada de la respectiva reforma estatutaria y de aumento de capital
- Copias certificadas y legalizadas de la designación de Presidente y del Vicepresidente.
- Constancia de inscripción ante la Administración Federal de Ingresos Públicos.
- Copias certificadas de los tres últimos balances correspondientes a los ejercicios 2009, 2010 y 2011.
- Garantía de mantenimiento de oferta

IV PROPUESTA DE DESARROLLO

4.0 Propuesta de desarrollo

“Análisis e Implementación de procedimientos RNP SAAAR⁶ para mejorar la aptitud de operación de la Aeroestación Aviador Carlos Campos”

4.1 Identificación de la problemática

La incertidumbre de aterrizaje y despegue en este Aeropuerto, ubicado en zona montañosa, principalmente en la temporada invernal debido a las condiciones climáticas desfavorables imperantes, motivan la imposibilidad de ofrecer a las líneas aéreas que operan servicios regulares. La cancelación y el consecuente desvío de las aeronaves les generan excesivos costos y perjudican su imagen ante los usuarios.

4.2 Objetivos y metas

El objetivo principal de la presente iniciativa es brindar una solución al problema de aproximación, despegue y navegación de las aeronaves, contribuyendo a una operatividad segura y confiable del Aeropuerto, los 365 días del año, mediante la instalación de tecnología RNP SAAAR de vanguardia en el mundo para las terminales aéreas.

Asimismo, mediante la concesión se busca mejorar el funcionamiento de las instalaciones y prestar un servicio de excelencia que restablezca la confianza de los usuarios, eleve su confort y promueva el crecimiento económico y social regional.

4.3 Antecedentes

4.3.1 Mitre

Con el objetivo de lograr una mejora en la operatividad del Aeropuerto, Aeropuertos Argentina 2000 (AA-2000) solicita en el año 2002 a MITRE⁷ que

⁶ Required Navigation Performance Special Aircraft and Aircrew Authorization Required

⁷ MITRE Co. es una institución privada de investigación en los Estados Unidos sin fines de lucro. Sus orígenes se remontan al laboratorio del que formó parte en el Instituto Tecnológico de Massachusetts (MIT) a partir de mediados del siglo XX. En la actualidad cuenta con una planta de más de 6.500 ingenieros matemáticos y otros profesionales. Su Centro para el Desarrollo de Sistemas Avanzados de Aviación (CAASD) es la organización de investigación y desarrollo en ingeniería de sistemas aeroportuarios y de control de tráfico aéreo más importante y prestigioso en el mundo. Su trayectoria en el rubro, hace de esta Institución una de las más confiables a la hora de solicitar un estudio de las características necesarias para el Aeropuerto Aviador Carlos Campos.

estudiase la posibilidad de implementar una nueva tecnología para mejorar la navegación de aproximación por instrumentos, que permitiera sostener las operaciones del aeropuerto Aviador Carlos Campos aún en condiciones desfavorables.

En aquella oportunidad MITRE investigó las distintas alternativas tecnológicas existentes de aproximación como Very-high frequency Omni Range (VOR), Instrument Landing System (ILS), Global Positioning System (GPS) y Required Navigation Performance (RNP). Desafortunadamente ninguno de estos tipos de aproximación representaría mejoras significativas respecto al sistema VOR instalado.

En consecuencia MITRE propone el veintidós de noviembre del 2005 la investigación para la implementación de un sistema de aproximación que recientemente había sido aprobado por la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos (U.S. FAA), variante del RNP, el RNP SAAAR (Special Aircraft and Aircrew Authorization Required) que permitiría aparentemente una mejora significativa.

En consecuencia, para cumplimentar los requerimientos que MITRE solicitaba para la investigación de la factibilidad de la aplicación de esta nueva tecnología, Corporación América⁸ obtiene la autorización de las Municipalidades de San Martín de los Andes y de Junín de los Andes y de la Dirección de Concesiones de la Provincia de Neuquén para instalar una

⁸ Corporación América es una sociedad anónima constituida según las leyes de la República Argentina, que desarrolla la actividad aeroportuaria en la Argentina y en otros países de América Latina.

En tal sentido, corresponde decir que CASA controla Aeropuertos Argentina 2000 S.A, la cual es Concesionaria del Estado Nacional para la explotación, administración y funcionamiento de 33 aeropuertos nacionales, tanto en los lados Aire y Tierra del Sistema Nacional Aeropuertos (SNA), que representa el mayor tráfico de pasajeros de la República Argentina.

Aeropuertos Argentina 2000 es la red privada de aeropuertos más grande del mundo. Tiene como misión contribuir al desarrollo social, económico y cultural del país, impulsando y promoviendo la actividad y desarrollo de la industria aeroportuaria nacional, con una visión de alcance internacional, mediante la identificación, estructuración e implementación de nuevos proyectos aeroportuarios.(Tráfico de 23.000.000 de pasajeros anuales).

Del mismo modo, CASA controla Aeropuertos del Neuquén S.A. y Aeropuerto de Bahía Blanca SA. La primera, es concesionaria de la Provincia de Neuquén para la explotación, operación y funcionamiento del Aeropuerto Internacional de Neuquén "Teniente General Juan Domingo Perón" en la Ciudad del mismo nombre (Tráfico 450.000 totales por año). La segunda sociedad, es concesionaria de la Municipalidad de Bahía Blanca, que a diferencia de la anterior desempeña únicamente las actividades vinculadas al lado Tierra en la Aeroestación Comandante Espora (Tráfico 120.000 totales por año) de dicha ciudad.

En el plano internacional, CASA ejerce la explotación de los Aeropuertos de Guayaquil (volumen de tráfico 2.000.000 pasajeros por año) e Isla Galápagos en Ecuador; Yerevan, capital de Armenia (volumen de tráfico 1.000.000); Montevideo y Punta del Este en Uruguay (volumen de tráfico 900.000); y las recientes licitaciones adquiridas para la explotación de los aeropuertos de Apurimac, Ayacucho, Puno, Puerto Maldonado, Arequipa y Tacna, en Perú.

Estación de Observación Automática de Meteorología (AWOS), la que desde finales de dos mil ocho remite datos (temperatura y presión atmosférica, intensidad y dirección del viento, visibilidad y altura de las nubes) a MITRE (ver figura 4.1). Asimismo, se obtuvieron fotografías satelitales, se realizaron vuelos aerofotogramétricos y un detallado relevamiento topográfico del área procesando luego digitalmente la información para ser empleada en el análisis de la tecnología.



Figura 4.1 Foto: Estación de Observación Automática de Meteorología (AWOS)

Recientemente el laboratorio de MITRE confirmó preliminarmente que la tecnología en estudio de este tipo de aproximación es aplicable en la práctica en este aeródromo, permitiendo operaciones regulares, efectivas y seguras, casi todo el tiempo.

De esta manera Chapelco será **la primera terminal aérea de Latinoamérica en contar con un sistema de estas características**. Las malas condiciones meteorológicas y la presencia de nubes con un techo menor a 1.631 pies que impedían la operatoria normal de la terminal formarán parte del pasado.

Un aspecto a destacar es la posibilidad de realizar aproximaciones por instrumentos y despegues tanto de la pista 24 como de la pista 06, posibilitando la utilización del aeropuerto para diferentes direcciones del viento.

Es importante señalar que la tecnología adoptada, además de resolver problemas de aproximación en aeropuertos críticos del mundo, como el caso de “Chapelco”, corresponde a la nueva técnica de navegación aérea adoptada

e impulsada por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)⁹, y puesta en práctica en los EEUU, Europa y otros países del mundo, como forma de agilizar el tráfico y mejorar el aprovechamiento del espacio aéreo. En ese sentido, puede comprobarse el uso de procedimientos RNP tanto en Miami (MIA) como en New York (JFK), por mencionar algunos aeropuertos muy conocidos, como muchos otros lugares no precisamente montañosos.

4.4 Solución propuesta

Hasta hace unos pocos años atrás, ante la imposibilidad de encontrar una solución operativa al uso regular del Aeropuerto, la única solución posible parecía ser su relocalización. Ello no sólo implica una considerable inversión monetaria, como la que conlleva la construcción de un aeropuerto, sino que también demandaría varios años finalizarla.

En conclusión, teniendo en cuenta que la inversión requerida es muy inferior al igual que sus tiempos de puesta en práctica, consideramos que la implementación del sistema RNP SAAAR es la mejor alternativa de solución.

Esta nueva tecnología “navegación bajo desempeño requerido” presenta dos ventajas significativas respecto a las mencionadas previamente. La primera de ellas es que el área libre de obstáculos requerida para la aproximación disminuye significativamente. Asimismo, brinda la posibilidad de realizar trayectorias curvas de aproximación.

La tecnología presente en la mayoría de las aeronaves modernas de las empresas aerocomerciales cumple con los estándares requeridos para el vuelo de estas aproximaciones bajo control satelital.

⁹ OACI: es una agencia especializada de la Organización de las Naciones Unidas, creada en diciembre de 1944 por la Convención de Chicago. Tiene como objetivo impulsar una normativa aeronáutica unificada entre Naciones y promover la integración y entendimiento entre Gobiernos.

V ANÁLISIS ECONÓMICO FINANCIERO

5.0 Monopolios Naturales

Los servicios públicos como es el caso de los aeropuertos se constituyen como monopolios naturales, mediante barreras de entrada legales. La justificación técnica de que se constituyan como tales radica en que el costo medio disminuye, siendo más eficiente desde un análisis de costos que la demanda de mercado sea afrontada por una única empresa.

Particularmente, el negocio aeroportuario se concibe a largo plazo, se caracteriza por requerir una alta inversión inicial y tener elevados costos de mantenimiento, en un mercado limitado.

5.1 Regulación según tasa de retorno

Estos monopolios deben entonces ser regulados debido a la ausencia de competencia. Uno de los mecanismos utilizados consiste en que las instituciones reguladoras aprueban unos niveles y estructuras de tarifas capaces de cubrir los costos en que incurren las empresas de servicios públicos, incluyendo el costo de oportunidad del capital invertido.

Este tipo de regulación denominada “regulación según la tasa de retorno” fue utilizada por las regulaciones estatales de los Estados Unidos en los sectores de electricidad, gas y telecomunicaciones durante la década de los ‘80s. Dicha regulación se apoyaba en la doctrina elaborada por los tribunales de dicho país durante la primera mitad del siglo veinte, la que establecía que las tarifas debían permitir la recuperación de los costos, variables y de inversión, en los que “prudentemente” había incurrido la empresa de servicio público. Estos costos a recuperar incluían una retribución justa de los capitales propios invertidos o utilizados en la actividad de servicio público.

Las Instituciones de Regulación, bien a petición de las empresas reguladas, cuando estimaban que las tarifas eran insuficientes, bien a petición de las asociaciones de consumidores, cuando eran éstas las que consideraban que las tarifas eran demasiado altas, eran las encargadas de la readecuación de tarifas..¹⁰

La regulación según la tasa de retorno, suele presentar inconvenientes la determinación de la inversión a retribuir. El criterio que en este caso se utilizará consiste en tomar el valor contable de las inversiones en que el concesionario ha incurrido. Éste podría ser superior o inferior al costo de inversión inicialmente previsto, pero si el regulador considera que se ha incurrido bajo

¹⁰ Fabián Marcelo Abadie & Javier Gerardo Milei, 2007. Regulación por Tasa de Retorno y Valor de Mercado.

criterios de prudencia, o son obras a pedido o con la autorización del concedente, se incluyen en la base de cálculo con independencia de cuáles hubieran sido los costos previstos.

5.2 Base Conceptual del Cálculo de tarifas

El cálculo de tarifas de una empresa regulada consiste en un proceso de tres partes. En la primera de ellas se debe determinar la base de capital sobre la cual el regulador deberá estimar los flujos de fondos. En caso de que no se defina una base específica, puede determinarse un flujo de inversiones a lo largo del período de concesión, los que en valor actual constituirán la base de capital. En la segunda parte del proceso se debe contemplar la tasa de retorno admitida por el regulador. Una vez determinado estos dos elementos, el regulador determina un nivel de tarifas de modo tal que el flujo de fondos descontados a la tasa de descuento se iguale a la base de capital, o puesto en otros términos la TIR del flujo de fondos neto de inversión sea igual a la tasa fijada por el regulador.

5.3 La Tasa de Retorno

La tasa de retorno del contrato es una de las variables fundamentales en el análisis regulatorio, ya que define el monto que será pagado al concesionario por utilizar su capital.

El costo de oportunidad de una compañía, sea ésta regulada o no, viene dado por el promedio ponderado de las fuentes de financiamiento que utilice, ya sean deuda o capital propio en sus múltiples formas. Esta tasa se denomina Costo Promedio Ponderado del Capital y viene dada por la siguiente fórmula:

$$CPPC = K_d \times (D/A) + K_e \times (PN/A) \quad \text{Formula 5.1}$$

Donde

- (D/A) es la proporción de deuda sobre el activo
- (PN/A) es la proporción del capital propio sobre el activo
- K_d es el costo de la deuda
- K_e es el costo del capital propio

El primer término de dicha ecuación refleja el costo de la deuda. Dicho costo se establece a través de los mercados financieros, ya que es la tasa de interés

que dichos mercados definen para financiar los diferentes proyectos de la empresa. El costo de la deuda sigue la siguiente fórmula:

- $K_d = \text{tasa de interés sobre la deuda} * (1 - t)$

Donde t es la tasa marginal de impuestos.

El segundo término muestra el costo del capital propio, o lo que es lo mismo, el retorno que los accionistas esperarán recibir dado el riesgo que asumen. Este cálculo es el más complejo para una empresa regulada. Si bien existen varios modelos que permiten calcular dicho retorno, el más utilizado es el del Capital Asset Pricing Model (CAPM). Según el CAPM, el retorno de un activo puede estimarse a través de la siguiente fórmula:

$$K_e = r_f + \beta \times (E \times (r_M - r_F)) \quad \text{Formula 5.2}$$

Siendo:

- K_e : Rendimiento esperado por el accionista.
- r_F : Tasa libre de riesgo.
- β : Beta. Coeficiente que mide el riesgo del activo (del cual se pretende determinar el costo del capital) respecto de un portafolio suficientemente diversificado (o sea el portafolio de mercado).
- $E (r_M) - r_F$: Prima de riesgo de mercado. Rendimiento sobre la tasa libre de riesgo que espera un inversor por invertir en un portafolio suficientemente diversificado de activos de riesgo.

De este modo, el retorno de un activo viene definido por la tasa libre de riesgo de la economía más un premio que refleja el mayor riesgo del activo en cuestión. Vale mencionar que en países como Argentina, donde se evidencian mayores riesgos relativos, se suele sumar a dicho costo otros términos que reflejen el riesgo país, riesgo liquidez, etc.

Respecto a la estimación en dólares, asumiendo un financiamiento de 40% de deuda y 60% de capital propio, la tasa en dólares americanos estimado se

ubica en el 18,21%, el cual surge de computar un costo para la deuda del 10,4% y un costo para el capital propio del 23,4%.

En cuanto al costo de la deuda, el mismo resulta de computar una tasa para el endeudamiento financiero del 16% que neteada del efecto asociado a la tasa impositiva del 35% nos permite determinar el número mencionado.

En cuanto al cálculo del costo del capital propio, para la estimación del mismo se consideró una tasa libre de riesgo americana del 4,42%, un riesgo país para Argentina de 795 puntos básicos, una beta de 1,1 y un premio de mercado del 5,5%. Respecto al beta, dado que el presente aeropuerto no cotiza se utilizó una beta estándar para largo plazo. Por último, el premio se determinó en función del utilizado por Damodaran, el cual surge de computar el exceso de retorno del S&P 500 sobre el bono del Tesoro de 10 años desde 1928.

Una vez determinada la tasa en dólares, si se asume que la tasa de inflación de largo plazo de los Estados Unidos se ubica en el 2,0%, la WACC en dólares reales resulta ser del **15,9%**. Esta es la tasa que se le ha exigido al modelo económico financiero que se exhibe al final de la sección.

Dicha tasa resulta comparable con la tasa que percibe el Concesionario Aeropuertos Argentina 2000, que asciende a 16,45%.

5.4 Ingresos

El objetivo del presente análisis es determinar la demanda de tráfico aéreo en el Aeropuerto Aviador Carlos Campos en términos de pasajeros y movimientos de aeronaves. De esta manera podremos estimar no sólo los ingresos, sino también los egresos que serán generados en consecuencia.

Un aeropuerto percibe ingresos de dos fuentes principales: los ingresos relacionados con el tráfico de pasajeros y aeronaves, conocidos como ingresos aeronáuticos, y aquellos producto de la explotación de actividades comerciales o conexas a la actividad aeroportuaria, conocidos como no aeronáuticos.

Los ingresos aeronáuticos de los aeropuertos argentinos provienen de las siguientes ocho tasas:

- Tasa de aterrizaje.
- Tasa de estacionamiento de aeronaves.
- Tasa por uso de aerostación (TUA).
- Tasa de uso de pasarelas telescópicas.
- Tasa de seguridad.

- Tasa de migraciones.
- Tasa de protección al vuelo en ruta.
- Tasa de apoyo al aterrizaje.

Generalmente, los ingresos aeronáuticos son sustancialmente mayores que los comerciales, particularmente en aeropuertos pequeños, donde el desarrollo de actividades comerciales es reducido.

5.4.1 Tasa por Uso de Aerostación

Esta tasa es pagada solamente por los pasajeros embarcados, (excluyendo a los que se encuentran en tránsito y a los menores de tres años) que son aproximadamente el 50% de los pasajeros totales para el aeropuerto de San Martín de los Andes. Actualmente la TUA es de \$10,15 para vuelos de cabotaje, 22,21 USD, para vuelos internacionales y 12,9 USD para vuelos regionales.

Para estimar los ingresos correspondientes en concepto de tasas se estimó el número de pasajeros usuarios de la terminal para los años sucesivos de la concesión. Se tomaron como referencia los últimos años de tráfico observados, pero asimismo los valores registrados en los últimos 17 años, observándose el máximo en el año 2004 con 67.319 pasajeros.

El modelo contempla para el año 2011 dos frecuencias semanales, tal como se han efectuado a lo largo del año 2010, mediante aeronaves de 132 pasajeros con un 79% de ocupación, lo que arroja como resultado unos 20.022 pasajeros anuales. De dicha cifra, un 50% sería el estimado de pasajeros que efectivamente paga.

En el año 2011, de adjudicarse la concesión de Chapelco se estaría implementando la tecnología aproximación, despegue y navegación. Por dicha razón se espera que el tráfico mantenga valores cercanos a los del año 2010.

Como puede observarse los años comprendidos entre 2011 y 2014 presentan aumentos sustanciales en los niveles de tráfico indicados, debido al agregado sucesivo de frecuencias consecuencia de la recuperación de la demanda, sólo posible mediante la inversión en tecnología.

En referencia a la tasa de uso aeroportuaria se contempla emparentar su valor con la que percibirán los aeropuertos integrantes del Sistema Nacional de Aeropuertos y que fija el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos de \$16,9 más IVA para vuelos de cabotaje. Asimismo, se consideró una tasa regional de U\$S 22 más IVA.

A su vez, se considera adicionar una sobretasa de \$28 más IVA que garantice al inversionista la rentabilidad por el capital invertido, al mismo tiempo que, en función de la demanda, posibilite ejecutar las inversiones que resulten necesarias.

Por otro lado, se han imputado al modelo unos diez chárteres internacionales, provenientes de países de la región como Brasil y Chile para el año 2012. Al igual que los pasajeros de cabotaje se proyectó su crecimiento en el período que rige la Concesión.

5.4.2 *Riesgos del proyecto*

El riesgo fundamental radica en la errónea determinación de la proyección de tráfico esperada. Dicha variable afecta sensiblemente el resultado económico del proyecto y existe una gran dificultad para estimarla.

Por un lado, no es posible proyectar a partir de las estadísticas que se tienen. Esto es debido a que desde su fundación la terminal ha presentado problemas de operatividad que limitaban su uso.

Por otro, es difícil encontrar otro aeropuerto con el cual comparar dadas las particularidades de San Martín de los Andes. No obstante resulta delicado efectuar comparativas con otras terminales del País, puede efectuarse un paralelo con el Aeropuerto de Calafate. Ambas terminales tienen la similitud de que su tráfico es netamente turístico.

Si se observa Calafate se evidencia que a partir del año 2000, año de la inauguración de la terminal aeroportuaria, el turismo local se ha disparado y su población se estima ha crecido de 6.143 habitantes en el 2001 a cerca de 22.000 en la actualidad.

A continuación se muestra una gráfica de los pasajeros partidos del aeropuerto de Calafate de los últimos diez años.

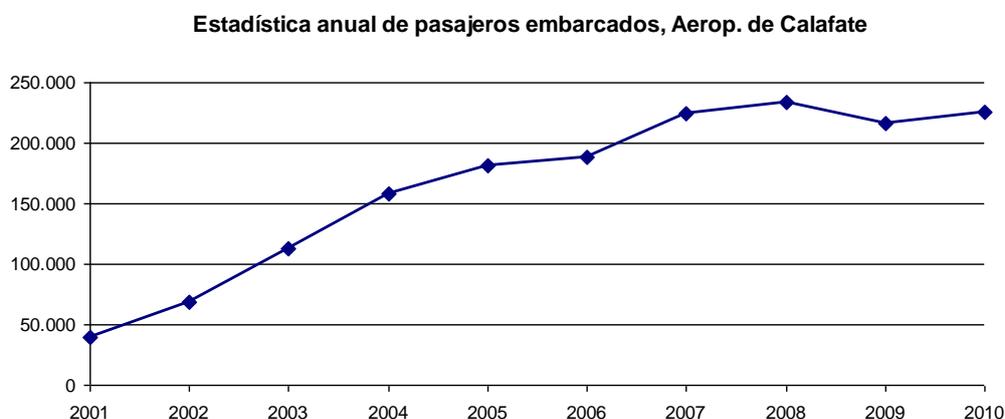


Figura 5.1

Aquí puede verse un extraordinario crecimiento desde el año 2001.

El valor de las tasas de Chapelco conforme al Decreto 2000/09 son las siguientes:

Tasa de Cabotaje	Tasa de Cabotaje	Tasa Internacional
Normal \$38	Residentes \$25	U\$S 20,5

Cabe destacar que de los \$38, \$4,25 los percibe la Provincia, otros \$4,25 los recibe el Municipio, restando unos \$29,5 para el Concesionario. Los valores antes mencionados incluyen el impuesto al valor agregado del 21%.

5.4.3 Ingresos no Aeronáuticos

En términos generales los ingresos no aeronáuticos son de tres tipos:

- Explotación comercial en el aeropuerto (locales comerciales).
- Estacionamiento de Vehículos.
- Renta por el alquiler de espacios dentro del aeropuerto (oficinas a líneas aéreas, sala VIP, espacios de publicidad, etc.).

Para su estimación se han tomado en consideración los valores que hasta el año 2009 se han efectivamente percibido.

Pese a ello, consideramos que los ingresos comerciales actuales están por debajo del potencial que tendrán en el futuro.

5.4.4 Aporte de la Provincia y sobretasa de desarrollo

En la actualidad, la Provincia debe aportar a los Municipios un valor que ronda los \$680.000 anuales para cubrir los gastos que implica mantener el Aeropuerto operativo.

En el proyecto se contempla que la empresa concesionaria deje de percibir dicho subsidio y que sea reemplazado por una sobretasa adicional que abonarán los usuarios que partan de la terminal, haciéndose el concesionario responsable del riesgo empresario que dicha medida implica. A modo de ejemplo pueden mencionarse los aeropuertos de Bahía Blanca, Calafate, Neuquén, Trelew, Ushuaia que perciben sobretasas.

Cabe destacar que los aeropuertos previamente mencionados no forman parte de la concesión otorgada a Aeropuertos Argentina 2000. Esto implica que cada uno de ellos funciona como una empresa independiente que debe auto sustentarse. Por el contrario, en la concesión otorgada al grupo AA2000 los aeropuertos superavitarios del grupo concesionario subsidian aquellos deficitarios.

5.5 Cuadro tarifario

Los siguientes corresponden al cuadro tarifario potencial que presenta el aeropuerto respecto a los espacios explotables:

Ítem	Categoría	Unidad	Tarifa
Tasa de uso de aerostación	Categoría Nac.	Por pax	\$ 16,9/ pax
Oficina línea aérea	Categoría Nac.	Mensual	\$19,66/ m ²
Mostradores	Vuelo Nac.	Por vuelo	\$55 / vuelo / 3 mostradores
Espacios comerciales	Categoría Nac	Mensual	Según local
Explotación de hangares	Categoría Nac.	Mensual	\$ 10,17/ m ²

Figura 5.2

5.6 Gastos de operación

A continuación se detallan algunos aspectos considerados como los más relevantes en lo que a erogaciones se refiere. A través de este análisis se pretenden exponer los criterios adoptados para realizar las valuaciones de dichos costos, y más importante aún, las técnicas adoptadas para la proyección de los mismos en el período de duración de la concesión.

5.6.1 Personal

Para estimar los costos de personal se hizo una comparación con aeropuertos de similares características y tráfico.

5.6.2 Servicios

Basándose en los consumos recientes de la aeroestación, se estimaron los costos por servicios. En este rubro se incluyen los gastos en energía, gas y comunicaciones.

5.6.3 Mantenimiento general

Los gastos por concepto de mantenimiento que se han incluido representan aproximadamente un 30% del total de gastos y se refieren principalmente a los siguientes conceptos:

- Mantenimiento del edificio (incluye limpieza).
- Mantenimiento de instalaciones eléctricas, tuberías de agua y gas.
- Mantenimiento de sistemas de aire acondicionado y calefacción.

Este rubro se refiere a erogaciones por mantenimiento ordinario, de manera que no alarguen la vida útil del bien, y por consecuencia no son activables.

5.6.4 Sanidad

Representan los gastos en concepto del servicio médico que debe prestar el Aeropuerto a sus usuarios ante urgencias médicas.

Para la determinación del costo de dicho servicio, de acuerdo con la resolución del ORSNA, que insta a contar con un médico, una enfermera y un chofer, sumado a una unidad de traslado para los aeropuertos de estas características.

5.6.5 Gastos Bancarios

Responden básicamente al impuesto sobre los créditos y los débitos bancarios.

5.7 Inversiones

Se estima realizar inversiones por un valor total de U\$\$ 5.060.000 más IVA, que se realizará en dos etapas. En la tabla que se muestra a continuación se detalla sucintamente las inversiones a realizar.

Inversiones	2011
Estudios e implementación tecnológica	U\$\$ 1.050.000
Obra Civil Terminal (2000 m2 a remodelar a 1.500U\$\$/m ²)	U\$\$ 3.000.000
Pasarela telescópica	U\$\$ 660.000
Escalera mecánica	U\$\$ 55.000
Ascensor	U\$\$ 45.000
Obra civil instalación electromecánica	U\$\$ 100.000
Gerenciamiento del proyecto	U\$\$ 150.000
Total	U\$\$ 5.060.000

En virtud de la demanda de tráfico futura y de la situación económico financiera de la Concesionaria se evaluará la realización de nuevas obras.

5.8 Resultado operativo proyectado

En el esquema propuesto mediante el cobro de una sobretasa adicional, que abonarán los usuarios de la terminal, se cubre el diferencial entre ingresos y egresos (entendidos éstos últimos como la totalidad de los gastos operativos, de administración, impositivos, inversión y cualquier otro que haga al desarrollo normal del negocio). Asimismo, se considera que los ingresos son los ingresos aeronáuticos, los ingresos no aeronáuticos y la sobretasa.

En este sentido se busca un VAN del flujo de la concesión igual a cero de acuerdo al siguiente desarrollo:

TIR (Activos) = Costo Promedio del Capital (CPC)

Si consideramos que el VAN es igual a

$$VAN = VP_I - VP_{COM} - VP_T - VP_{INV} \quad \text{Formula 5.3}$$

VP_I : Valor Presente de los Ingresos, los que están formados por los ingresos del negocio más los ingresos por la sobretasa.

VP_{COM} : Valor presente de los costos operativos y de mantenimiento

VP_T : Valor presente de los impuestos

VP_{INV} : valor presente de la inversión

Al igualarse a cero, dicha ecuación puede reescribirse como

$$VPI_S = (VP_{COM} + VP_T + VP_{INV}) - VPI_{NEG} \quad \text{Formula 5.4}$$

Donde VP_E (valor presente de los egresos) = $VP_{COM} + VP_I + VP_{INV}$

De este modo, el valor presente de la sobretasa es igual al valor presente de los egresos menos el valor presente de los ingresos por la operatoria normal del negocio.

Este algoritmo permite estimar el valor de la sobretasa que será necesario para transformar a la Aeroestación Aviador Carlos Campos en un aeropuerto sustentable con atractivo para la inversión privada.

5.9 Análisis FODA

Fortalezas y Oportunidades	Debilidades y Amenazas
<ul style="list-style-type: none"> • Monopolio de la tecnología que potenciará el tráfico y brindará una solución operativa • Capacidad de creación de nuevos negocios. • Pronto aumento de la Tasa de Uso y cobro de una Sobretasa adicional para generar ingresos • Condiciones turísticas por excelencia de la región • Competencia reducida • Negocio con altas barreras de entrada 	<ul style="list-style-type: none"> • Inestabilidad del sector aeronáutico puede afectar el tráfico. • Incertidumbre económica, el crecimiento estimado puede no alcanzarse • Dificultad para estimar los pasajeros a futuro. • Aprobación de tarifas sujeta a cuestiones socio-políticas • Readequación del aeropuerto del Bolsón • Inversión Gubernamental en rutas

5.10 MODELO ECONÓMICO FINANCIERO

En las siguientes páginas se expone el modelo económico financiero del proyecto, en el orden que se expresa seguidamente.

- SUPUESTOS GENERALES DEL MODELO
- INVERSIONES CONTEMPLADAS
- PROYECCIONES DE TRÁFICO DE PASAJEROS
- AMORTIZACIONES
- PROYECCIONES FINANCIERAS – ESTADO DE RESULTADOS
- PROYECCIONES FINANCIERAS – BALANCE
- PROYECCIONES FINANCIERAS – FLUJO DE FONDOS

5.10.1 SUPUESTOS GENERALES DEL MODELO

AEROPUERTO DE SAN MARTÍN DE LOS ANDES

Supuestos Generales

TIPO DE CAMBIO (\$/U\$S)	4,15
Alícuota IVA GRAL	21%
Alícuota IVA DIFERENCIAL	10,5%
Alicuota GANANCIAS	35%
Alícuota IIBB	3,5%
Alicuota ITF	1,2%
Alicuota ITF	0,6%
Tasa inversiones corto pzo	2%
Período concesión (en años)	20
Tasa deuda	16%

Estimados calculo WACC

Calculo del costo del capital propio

libre de riesgo	0,0442
beta	1,1
eq prem	0,055
riesgo pais	0,0795
liquidez	0,05
ke	0,2342
kd	0,104
d/a	0,4
ke	0,2342
e/a	0,6
WACC	0,18212

Tasa de inflación de EEUU	2%
---------------------------	----

<u>WACC AJUSTADO</u>	15,89%
-----------------------------	---------------

5.10.2 INVERSIONES CONTEMPLADAS

AEROPUERTO DE SAN MARTÍN DE LOS ANDES

CAPITAL DE TRABAJO

CAPEX (EN MILL)	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
USD	4	1,06								0,5
PESOS	16,6	4,4								2,08
TOTAL CAPEX ACUM	16,6	21	23,1							

CAPEX (EN MILL)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
USD										
PESOS										
TOTAL CAPEX ACUM	23,07	23,1								

TERMINAL DE PASAJEROS DE LA AEROESTACIÓN AVIADOR CARLOS CAMPOS

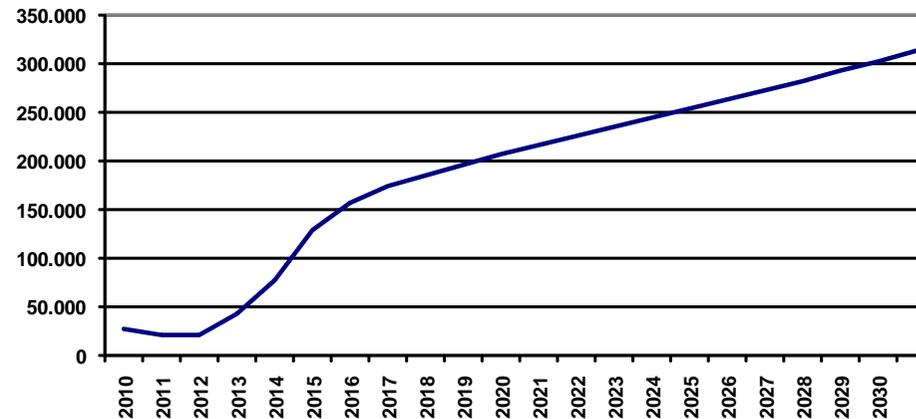
5.10.3 PROYECCIONES DE TRÁFICO DE PASAJEROS

PASAJEROS CABOTAJE	REAL		PROYECTADO									
	Año	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Pasajeros Efectivos (totales)		27.416	20.944	20.022	43.047	77.484	127.849	157.254	172.980	185.088	196.193	206.003
% variación proyectada			-23,6%	-4,4%	115,0%	80,0%	65,0%	23,0%	10,0%	7,0%	6,0%	5,0%

Año	PROYECTADO										
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Pasajeros Efectivos (totales)	216.303	224.955	233.954	243.312	253.044	263.166	272.377	281.910	291.777	301.989	312.559
% variación proyectada	5,0%	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%	3,5%	3,5%	3,5%	3,5%	3,5%

Situación actual (2 Frecuencias semanales)		
pax por avión	132	104,28
Ocupación (en %)		0,79
Pax mes		1668,48
Total anual		20021,76

Evolución de pasajeros proyectada



TERMINAL DE PASAJEROS DE LA AEROESTACIÓN AVIADOR CARLOS CAMPOS

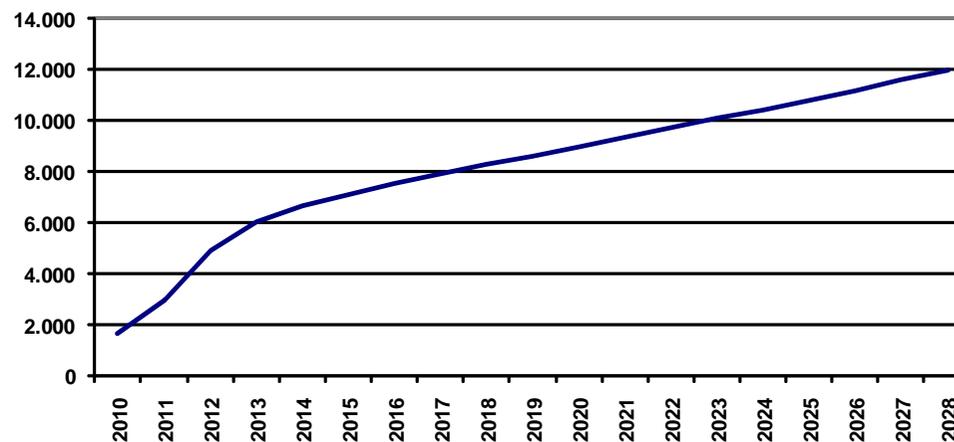
AEROPUERTO DE SAN MARTÍN DE LOS ANDES

Proyecciones de tráfico de pasajeros

PASAJEROS INTERNACIONALES	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Charters	10	18	30	37	40	43	46	48	50	52	54
Pasajeros efectivos	1.648	2.966	4.893	6.019	6.621	7.084	7.509	7.885	8.279	8.610	8.955

PASAJEROS INTERNACIONALES	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Charters	57	59	61	63	65	68	70	73
Pasajeros efectivos	9.313	9.685	10.073	10.425	10.790	11.168	11.559	11.963

Evolución de pasajeros proyectada



TERMINAL DE PASAJEROS DE LA AEROESTACIÓN AVIADOR CARLOS CAMPOS

5.10.4 AMORTIZACIONES

AMORTIZACIONES						1	2	3	4	5		
Item						2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Amortizaciones						-	0,87	1,12	1,12	1,12	1,12	1,12
Total					-	-	0,87	1,12	1,12	1,12	1,12	1,12
TOTAL INVERSION												
Adiciones por año	Inversión	Straight Line Depreciación	20 Años restantes	Years Delay		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Additions in 2011	16,60	0,87	20	1		-	0,87	0,87	0,87	0,87	0,87	0,87
Additions in 2012	4,40	0,24	19	1			-	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24
Additions in 2013	-	-	18	1				-	-	-	-	-
Additions in 2014	-	-	17	1					-	-	-	-
Additions in 2015	-	-	16	1						-	-	-
Additions in 2016	-	-	15	1							-	-
Additions in 2017	-	-	14	1								-
Additions in 2018	-	-	13	1								
Additions in 2019	-	-	12	1								
Additions in 2020	2,08	0,21	11	1								
Additions in 2021	2,08	0,23	10	1								
Additions in 2022	2,08	0,26	9	1								
Additions in 2023	2,08	0,30	8	1								
Additions in 2024	2,08	0,35	7	1								
Additions in 2025	2,08	0,42	6	1								
Additions in 2026	2,08	0,52	5	1								
Additions in 2027	2,08	0,69	4	1								
Additions in 2028	2,08	1,04	3	1								
Additions in 2029	2,08	2,08	2	1								
Additions in 2030	2,08	#¡DIV/0!	1	1								
Total	43,82					-	0,87	1,12	1,12	1,12	1,12	1,12

TERMINAL DE PASAJEROS DE LA AEROESTACIÓN AVIADOR CARLOS CAMPOS

AEROPUERTO DE SAN MARTÍN DE LOS ANDES

Amortizaciones en ARS

AMORTIZACIONES	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Item	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Amortizaciones	1,12	1,12	1,12	1,33	1,56	1,82	2,11	2,46	2,87	3,39	4,08	5,12	7,20
Total	1,12	1,12	1,12	1,33	1,56	1,82	2,11	2,46	2,87	3,39	4,08	5,12	7,20
TOTAL INVERSION													
Adiciones por año	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Additions in 2011	0,87	0,87	0,87	0,87	0,87	0,87	0,87	0,87	0,87	0,87	0,87	0,87	0,87
Additions in 2012	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24
Additions in 2013	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Additions in 2014	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Additions in 2015	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Additions in 2016	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Additions in 2017	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Additions in 2018	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Additions in 2019	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Additions in 2020	-	-	-	0,21	0,21	0,21	0,21	0,21	0,21	0,21	0,21	0,21	0,21
Additions in 2021	-	-	-	-	0,23	0,23	0,23	0,23	0,23	0,23	0,23	0,23	0,23
Additions in 2022	-	-	-	-	-	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26
Additions in 2023	-	-	-	-	-	-	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30
Additions in 2024	-	-	-	-	-	-	-	0,35	0,35	0,35	0,35	0,35	0,35
Additions in 2025	-	-	-	-	-	-	-	-	0,42	0,42	0,42	0,42	0,42
Additions in 2026	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,52	0,52	0,52	0,52
Additions in 2027	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,69	0,69	0,69
Additions in 2028	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,04	1,04
Additions in 2029	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,08
Additions in 2030	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	1,12	1,12	1,12	1,33	1,56	1,82	2,11	2,46	2,87	3,39	4,08	5,12	7,20

TERMINAL DE PASAJEROS DE LA AEROESTACIÓN AVIADOR CARLOS CAMPOS

AEROPUERTO DE SAN MARTÍN DE LOS ANDES
Amortizaciones en ARS

Depreciación Acumulada												
	Inversión					2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Additions in 2011	16,60					-	0,87	1,75	2,62	3,49	4,37	5,24
Additions in 2012	4,40						-	0,24	0,49	0,73	0,98	1,22
Additions in 2013	-							-	-	-	-	-
Additions in 2014	-								-	-	-	-
Additions in 2015	-									-	-	-
Additions in 2016	-										-	-
Additions in 2017	-											-
Additions in 2018	-											
Additions in 2019	-											
Additions in 2020	2,08											
Additions in 2021	2,08											
Additions in 2022	2,08											
Additions in 2023	2,08											
Additions in 2024	2,08											
Additions in 2025	2,08											
Additions in 2026	2,08											
Additions in 2027	2,08											
Additions in 2028	2,08											
Additions in 2029	2,08											
Additions in 2030	2,08											
Total	43,82					-	0,87	1,99	3,11	4,23	5,35	6,46

TERMINAL DE PASAJEROS DE LA AEROESTACIÓN AVIADOR CARLOS CAMPOS

AEROPUERTO DE SAN MARTÍN DE LOS ANDES

Amortizaciones en ARS

Depreciación Acumulada	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Additions in 2011	6,12	6,99	7,86	8,74	9,61	10,48	11,36	12,23	13,11	13,98	14,85	15,73	16,60
Additions in 2012	1,47	1,71	1,96	2,20	2,44	2,69	2,93	3,18	3,42	3,67	3,91	4,15	4,40
Additions in 2013	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Additions in 2014	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Additions in 2015	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Additions in 2016	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Additions in 2017	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Additions in 2018	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Additions in 2019	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Additions in 2020	-	-	-	0,21	0,42	0,62	0,83	1,04	1,25	1,45	1,66	1,87	2,08
Additions in 2021	-	-	-	-	0,23	0,46	0,69	0,92	1,15	1,38	1,61	1,84	2,08
Additions in 2022	-	-	-	-	-	0,26	0,52	0,78	1,04	1,30	1,56	1,82	2,08
Additions in 2023	-	-	-	-	-	-	0,30	0,59	0,89	1,19	1,48	1,78	2,08
Additions in 2024	-	-	-	-	-	-	-	0,35	0,69	1,04	1,38	1,73	2,08
Additions in 2025	-	-	-	-	-	-	-	-	0,42	0,83	1,25	1,66	2,08
Additions in 2026	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,52	1,04	1,56	2,08
Additions in 2027	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,69	1,38	2,08
Additions in 2028	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,04	2,08
Additions in 2029	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,08
Additions in 2030	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	7,58	8,70	9,82	11,14	12,70	14,52	16,63	19,09	21,96	25,35	29,43	34,55	41,75

TERMINAL DE PASAJEROS DE LA AEROESTACIÓN AVIADOR CARLOS CAMPOS

5.10.5 PROYECCIONES FINANCIERAS - ESTADO DE RESULTADOS

		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
INGRESOS AERONAUTICOS											
Uso de Aeroestación Cabotaje	16	\$ 0,13	\$ 0,36	\$ 0,65	\$ 1,08	\$ 1,33	\$ 1,46	\$ 1,56	\$ 1,66	\$ 1,74	\$ 1,83
Ingresos por TUA		\$ 128.640	\$ 363.745	\$ 654.742	\$ 1.080.324	\$ 1.328.798	\$ 1.461.678	\$ 1.563.995	\$ 1.657.835	\$ 1.740.727	\$ 1.827.763
Tasa	16,9	\$ 10,15	45,00	45,00	45,00	45,00	45,00	45,00	45,00	45,00	45,00
Pasajeros	50%	10.011	21.523	38.742	63.924	78.627	86.490	92.544	98.097	103.002	108.152
% Variacion											
INGRESOS POR SOBRETASA	28,1		\$ 0,60	\$ 1,09	\$ 1,80	\$ 2,21	\$ 2,43	\$ 2,60	\$ 2,76	\$ 2,89	\$ 3,04
Uso de Aeroestación Internacional			\$ 0,75	\$ 1,35	\$ 2,23	\$ 2,75	\$ 3,02	\$ 3,23	\$ 3,43	\$ 3,60	\$ 3,78
Ingresos por TUA			\$ 75.214	\$ 135.385	\$ 223.386	\$ 274.764	\$ 302.241	\$ 323.398	\$ 342.802	\$ 359.942	\$ 377.939
Tasa	91,3										
Pasajeros	50%		824	1.483	2.447	3.009	3.310	3.542	3.755	3.942	4.140
Total TUA		\$ 0,13	\$ 1,72	\$ 3,10	\$ 5,11	\$ 6,29	\$ 6,91	\$ 7,40	\$ 7,84	\$ 8,23	\$ 8,65
% Variacion				80%	65%	23%	10%	7%	6%	5%	5%
Total Ingresos Aeronáuticos		\$ 0,13	\$ 1,72	\$ 3,10	\$ 5,11	\$ 6,29	\$ 6,91	\$ 7,40	\$ 7,84	\$ 8,23	\$ 8,65
<u>Ingresos No Aeronáuticos</u>											
Alquileres		\$ 0,12	\$ 0,24	\$ 0,36	\$ 0,45	\$ 0,453	\$ 0,476	\$ 0,48	\$ 0,48	\$ 0,50	\$ 0,50
	% Variacion		100%	50%	25%		5%			5%	
Publicidad y Promocion		\$ 0,02	\$ 0,05	\$ 0,07	\$ 0,09	\$ 0,09	\$ 0,094	\$ 0,09	\$ 0,09	\$ 0,10	\$ 0,10
	% Variacion		100%	50%	25%		5%			5%	
Otros ingresos		\$ 0,02	\$ 0,02	\$ 0,02	\$ 0,02	\$ 0,02	\$ 0,02	\$ 0,02	\$ 0,02	\$ 0,02	\$ 0,02
	% Variacion										
Total Ingresos No Aeronáuticos		\$ 0,166	\$ 0,310	\$ 0,455	\$ 0,564	\$ 0,564	\$ 0,591	\$ 0,591	\$ 0,591	\$ 0,619	\$ 0,619
Subsidio		\$ 0,68									
TOTAL INGRESOS		\$ 0,97	\$ 2,03	\$ 3,55	\$ 5,67	\$ 6,85	\$ 7,51	\$ 7,99	\$ 8,43	\$ 8,85	\$ 9,27

TERMINAL DE PASAJEROS DE LA AEROESTACIÓN AVIADOR CARLOS CAMPOS

AEROPUERTO DE SAN MARTÍN DE LOS ANDES Proyecciones Financieras		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
		Impuesto Ingresos Brutos	3,50%	-0,03	-0,07	-0,12	-0,20	-0,24	-0,26	-0,28	-0,30
<u>EGRESOS</u>											
Personal		-0,30	-0,33	-0,33	-0,35	-0,35	-0,35	-0,35	-0,35	-0,36	-0,36
	<i>% variación</i>		10%		5%					3%	
Honorarios		-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04
	<i>% variación</i>		10%		5%					3%	
Servicios		-0,10	-0,11	-0,12	-0,12	-0,13	-0,13	-0,14	-0,14	-0,15	-0,15
	<i>% variación</i>		0%	10%	7%	5%	4%	4%	4%	4%	4%
Administración		-0,05	-0,05	-0,05	-0,05	-0,05	-0,05	-0,05	-0,05	-0,05	-0,05
	<i>% variación</i>										
Mantenimiento y Reparaciones		-0,26	-0,29	-0,31	-0,32	-0,33	-0,34	-0,36	-0,37	-0,38	-0,40
	<i>% variación</i>		0,10	0,07	0,05	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04
Seguros		-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08
	<i>% variación</i>										
Gastos bancarios		-0,02	-0,02	-0,03	-0,05	-0,06	-0,07	-0,07	-0,07	-0,08	-0,08
	<i>% variación</i>										
Sanidad		-0,13	-0,13	-0,13	-0,13	-0,14	-0,14	-0,14	-0,14	-0,15	-0,15
	<i>% variación</i>		2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%
Total Gastos de Operación		-0,96	-1,04	-1,08	-1,14	-1,17	-1,19	-1,22	-1,24	-1,28	-1,30
<i>% Variación</i>											
TOTAL EGRESOS		-0,99	-1,11	-1,20	-1,34	-1,41	-1,45	-1,50	-1,53	-1,59	-1,63
RESULTADO OPERATIVO		-\$ 0,0190	\$ 0,9229	\$ 2,3481	\$ 4,3362	\$ 5,4426	\$ 6,0508	\$ 6,4941	\$ 6,8983	\$ 7,2677	\$ 7,6397

TERMINAL DE PASAJEROS DE LA AEROESTACIÓN AVIADOR CARLOS CAMPOS

AEROPUERTO DE SAN MARTÍN DE LOS ANDES Proyecciones Financieras

		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
INGRESOS AERONAUTICOS											
Uso de Aeroestación Cabotaje	16	\$ 1,90	\$ 1,98	\$ 2,06	\$ 2,14	\$ 2,22	\$ 2,30	\$ 2,38	\$ 2,47	\$ 2,55	\$ 2,64
Ingresos por TUA		\$ 1.900.874	\$ 1.976.909	\$ 2.055.985	\$ 2.138.224	\$ 2.223.753	\$ 2.301.585	\$ 2.382.140	\$ 2.465.515	\$ 2.551.808	\$ 2.641.121
Tasa	16,9	45,00	45,00	45,00	45,00	45,00	45,00	45,00	45,00	45,00	45,00
Pasajeros	50%	112.478	116.977	121.656	126.522	131.583	136.188	140.955	145.888	150.995	156.279
% Variacion											
INGRESOS POR SOBRETASA											
Uso de Aeroestación Internacional	28,1	\$ 3,16	\$ 3,29	\$ 3,42	\$ 3,56	\$ 3,70	\$ 3,83	\$ 3,96	\$ 4,10	\$ 4,24	\$ 4,39
Ingresos por TUA		\$ 393.056	\$ 408.779	\$ 425.130	\$ 442.135	\$ 459.820	\$ 475.914	\$ 492.571	\$ 509.811	\$ 527.654	\$ 546.122
Tasa	91,3										
Pasajeros	50%	4.305	4.477	4.656	4.843	5.036	5.213	5.395	5.584	5.779	5.982
Total TUA		\$ 8,99	\$ 9,35	\$ 9,73	\$ 10,11	\$ 10,52	\$ 10,89	\$ 11,27	\$ 11,66	\$ 12,07	\$ 12,49
% Variacion		4%	4%	4%	4%	4%	4%	3%	3%	4%	3%
Total Ingresos Aeronáuticos		\$ 8,99	\$ 9,35	\$ 9,73	\$ 10,11	\$ 10,52	\$ 10,89	\$ 11,27	\$ 11,66	\$ 12,07	\$ 12,49
Ingresos No Aeronáuticos											
Alquileres	% Variacion	\$ 0,50	\$ 0,50	\$ 0,50	\$ 0,50	\$ 0,50	\$ 0,50	\$ 0,50	\$ 0,50	\$ 0,50	\$ 0,50
Publicidad y Promocion	% Variacion	\$ 0,10	\$ 0,10	\$ 0,10	\$ 0,10	\$ 0,10	\$ 0,10	\$ 0,10	\$ 0,10	\$ 0,10	\$ 0,10
Otros ingresos	% Variacion	\$ 0,02	\$ 0,02	\$ 0,02	\$ 0,02	\$ 0,02	\$ 0,02	\$ 0,02	\$ 0,02	\$ 0,02	\$ 0,02
Total Ingresos No Aeronáuticos		\$ 0,619									
Subsidio											
TOTAL INGRESOS		\$ 9,61	\$ 9,97	\$ 10,35	\$ 10,73	\$ 11,14	\$ 11,51	\$ 11,89	\$ 12,28	\$ 12,69	\$ 13,11

TERMINAL DE PASAJEROS DE LA AEROESTACIÓN AVIADOR CARLOS CAMPOS

		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Impuesto Ingresos Brutos	3,50%	-0,34	-0,35	-0,36	-0,38	-0,39	-0,40	-0,42	-0,43	-0,44	-0,46
EGRESOS											
Personal		-0,36	-0,36	-0,36	-0,36	-0,36	-0,36	-0,36	-0,36	-0,36	-0,36
	<i>% variación</i>										
Honorarios		-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04
	<i>% variación</i>										
Servicios		-0,16	-0,16	-0,17	-0,18	-0,18	-0,19	-0,20	-0,20	-0,21	-0,22
	<i>% variación</i>	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%
Administración		-0,05	-0,05	-0,05	-0,05	-0,05	-0,05	-0,05	-0,05	-0,05	-0,05
	<i>% variación</i>										
Mantenimiento y Reparaciones		-0,41	-0,43	-0,44	-0,46	-0,47	-0,49	-0,51	-0,53	-0,55	-0,57
	<i>% variación</i>	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04
Seguros		-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08
	<i>% variación</i>										
Gastos bancarios		-0,08	-0,09	-0,09	-0,09	-0,09	-0,10	-0,10	-0,10	-0,11	-0,11
	<i>% variación</i>										
Sanidad		-0,15	-0,16	-0,16	-0,16	-0,16	-0,17	-0,17	-0,18	-0,18	-0,18
	<i>% variación</i>	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%
Total Gastos de Operación		-1,33	-1,35	-1,38	-1,41	-1,44	-1,47	-1,50	-1,53	-1,56	-1,60
<i>% Variación</i>											
TOTAL EGRESOS		-1,66	-1,70	-1,74	-1,78	-1,83	-1,87	-1,92	-1,96	-2,01	-2,06
RESULTADO OPERATIVO		\$ 7,9479	\$ 8,2685	\$ 8,6022	\$ 8,9493	\$ 9,3104	\$ 9,6359	\$ 9,9727	\$ 10,3213	\$ 10,6822	\$ 11,0557

TERMINAL DE PASAJEROS DE LA AEROESTACIÓN AVIADOR CARLOS CAMPOS

5.10.6 PROYECCIONES FINANCIERAS – BALANCE

AEROPUERTO DE SAN MARTÍN DE LOS ANDES

BALANCE	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Caja y equivalentes		0,055	0,060	0,067	0,070	0,073	0,075	0,077	0,079	0,081
Cuentas a cobrar	0,082	0,171	0,299	0,477	0,576	0,631	0,671	0,709	0,744	0,779
Inversiones corto plazo	0,080	0,000	0,000	1,296	6,426	11,775	16,656	21,863	27,379	30,686
IVA	1,684	2,345	1,782	0,799	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Total activos corrientes	1,846	2,571	2,141	2,639	7,072	12,478	17,402	22,649	28,202	31,546
Activos fijos (netos)	16,600	20,125	19,007	17,889	16,771	15,653	14,535	13,417	12,299	13,256
<i>Bienes de uso acum</i>	16,600	20,999	20,999	20,999	20,999	20,999	20,999	20,999	20,999	23,074
<i>Amort acum</i>	0,000	0,874	1,992	3,110	4,228	5,346	6,464	7,582	8,700	9,818
Total activo no corriente	16,600	20,125	19,007	17,889	16,771	15,653	14,535	13,417	12,299	13,256
Total activos	18,446	22,696	21,148	20,528	23,843	28,131	31,937	36,065	40,501	44,801
Cuentas a pagar	0,120	0,091	0,058	0,064	0,068	0,070	0,072	0,074	0,077	0,097
Iva a pagar	0,000	0,000	0,000	0,000	0,417	1,343	1,437	1,521	1,601	1,244
TOTAL PASIVO CORRIENTE	0,120	0,091	0,058	0,064	0,485	1,414	1,509	1,596	1,678	1,341
Otros pasivos no corrientes										
Deuda bancaria y financiera										
Deuda consistencia	0,000	5,036	2,735	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL PASIVO NO CORRIENT	0,000	5,036	2,735	0,000						
Total Pasivo	0,120	5,127	2,793	0,064	0,485	1,414	1,509	1,596	1,678	1,341
Capital	18,343	18,343	18,343	18,343	18,343	18,343	18,343	18,343	18,343	18,343
Ganancias retenidas	-0,017	-0,774	-0,027	1,976	4,726	7,917	11,442	15,282	19,417	23,823
Reserva legal	0,000	0,000	0,039	0,145	0,289	0,457	0,643	0,845	1,063	1,295
Total Patrimonio Neto	18,326	17,569	18,355	20,464	23,358	26,717	30,428	34,470	38,823	43,461
PN + TOTAL PASIVO	18,446	22,696	21,148	20,528	23,843	28,131	31,937	36,065	40,501	44,801

TERMINAL DE PASAJEROS DE LA AEROESTACIÓN AVIADOR CARLOS CAMPOS

AEROPUERTO DE SAN MARTÍN DE LOS ANDES

BALANCE	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Caja y equivalentes	0,083	0,085	0,087	0,089	0,091	0,094	0,096	0,098	0,100	0,103
Cuentas a cobrar	0,808	0,838	0,869	0,902	0,936	0,967	0,999	1,032	1,066	1,102
Inversiones corto plazo	37,253	43,779	50,703	58,055	65,865	74,135	82,921	92,299	102,407	113,632
IVA	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Total activos corrientes	38,144	44,702	51,660	59,046	66,892	75,195	84,015	93,429	103,574	114,837
Activos fijos (netos)	11,930	10,374	8,559	6,447	3,989	1,116	-2,275	-6,359	-11,479	-18,675
<i>Bienes de uso acum</i>	23,074	23,074	23,074	23,074	23,074	23,074	23,074	23,074	23,074	23,074
<i>Amort acum</i>	11,144	12,700	14,515	16,627	19,085	21,958	25,349	29,433	34,553	41,749
Total activo no corriente	11,930	10,374	8,559	6,447	3,989	1,116	-2,275	-6,359	-11,479	-18,675
Total activos	50,074	55,076	60,218	65,492	70,881	76,311	81,740	87,070	92,095	96,162
Cuentas a pagar	0,081	0,083	0,085	0,087	0,089	0,091	0,093	0,096	0,098	0,101
Iva a pagar	1,744	1,811	1,881	1,954	2,030	2,098	2,169	2,242	2,318	2,397
TOTAL PASIVO CORRIENTE	1,825	1,894	1,966	2,041	2,119	2,190	2,263	2,338	2,416	2,497
Otros pasivos no corrientes										
Deuda bancaria y financiera										
Deuda consistencia	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL PASIVO NO CORRIENTE	0,000	0,000								
Total Pasivo	1,825	1,894	1,966	2,041	2,119	2,190	2,263	2,338	2,416	2,497
Capital	18,343	18,343	18,343	18,343	18,343	18,343	18,343	18,343	18,343	18,343
Ganancias retenidas	28,373	33,058	37,875	42,814	47,859	52,951	58,039	63,031	67,730	71,517
Reserva legal	1,534	1,781	2,034	2,294	2,560	2,828	3,095	3,358	3,605	3,805
Total Patrimonio Neto	48,250	53,182	58,252	63,451	68,762	74,122	79,477	84,732	89,678	93,664
PN + TOTAL PASIVO	50,074	55,076	60,218	65,492	70,881	76,311	81,740	87,070	92,095	96,162

TERMINAL DE PASAJEROS DE LA AEROESTACIÓN AVIADOR CARLOS CAMPOS

5.10.7 PROYECCIONES FINANCIERAS – FLUJO DE FONDOS

AEROPUERTO DE SAN MARTÍN DE LOS ANDES

AÑO	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
PERIODO	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
INGRESOS	0,974	2,031	3,552	5,674	6,850	7,505	7,989	8,433	8,854	9,266
EGRESOS	0,993	1,108	1,204	1,338	1,407	1,455	1,495	1,535	1,586	1,626
EBITDA	-0,019	0,923	2,348	4,336	5,443	6,051	6,494	6,898	7,268	7,640
AMORTIZACIONES	0,000	0,874	1,118	1,118	1,118	1,118	1,118	1,118	1,118	1,118
EBIT	-0,019	0,049	1,230	3,218	4,325	4,933	5,376	5,780	6,150	6,522
Intereses gen act	0,002	0,000	0,000	0,026	0,129	0,235	0,333	0,437	0,548	0,614
Intereses gen pas	0,000	0,806	0,438	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
INTERESES deuda bcaria										
EBT	-0,017	-0,757	0,792	3,244	4,453	5,168	5,709	6,217	6,697	7,135
IMPUESTOS	0,000	0,000	0,006	1,135	1,559	1,809	1,998	2,176	2,344	2,497
RN	-0,017	-0,757	0,786	2,109	2,894	3,359	3,711	4,041	4,353	4,638

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
FCFF										
EBIT	-0,019	0,049	1,230	3,218	4,325	4,933	5,376	5,780	6,150	6,522
IMPUESTOS	0,000	0,000	0,006	1,135	1,559	1,809	1,998	2,176	2,344	2,497
CAPEX	16,600	4,399	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	2,075
AMORTIZACIONES	0,000	0,874	1,118	1,118	1,118	1,118	1,118	1,118	1,118	1,118
VAR CAP DE TRABAJO	1,646	0,834	-0,396	-0,805	-1,117	-0,872	-0,052	-0,048	-0,044	0,374
FCFF	-18,265	-4,310	2,738	4,006	5,001	5,113	4,548	4,770	4,968	2,693

VAN	1,99
TIR	17,2%

TERMINAL DE PASAJEROS DE LA AEROESTACIÓN AVIADOR CARLOS CAMPOS

AEROPUERTO DE SAN MARTÍN DE LOS ANDES

AÑO	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
PERIODO	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
INGRESOS	9,611	9,971	10,345	10,734	11,139	11,507	11,888	12,282	12,691	13,113
EGRESOS	1,664	1,703	1,743	1,785	1,828	1,871	1,915	1,961	2,009	2,057
EBITDA	7,948	8,269	8,602	8,949	9,310	9,636	9,973	10,321	10,682	11,056
AMORTIZACIONES	1,326	1,556	1,816	2,112	2,458	2,873	3,392	4,083	5,121	7,196
EBIT	6,622	6,712	6,787	6,837	6,853	6,763	6,581	6,238	5,562	3,860
Intereses gen act	0,745	0,876	1,014	1,161	1,317	1,483	1,658	1,846	2,048	2,273
Intereses gen pas	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
INTERESES deuda bcaria										
EBT	7,367	7,588	7,801	7,998	8,170	8,246	8,240	8,084	7,610	6,133
IMPUESTOS	2,579	2,656	2,730	2,799	2,859	2,886	2,884	2,829	2,663	2,146
RN	4,789	4,932	5,070	5,199	5,310	5,360	5,356	5,255	4,946	3,986

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
FCFF										
EBIT	6,622	6,712	6,787	6,837	6,853	6,763	6,581	6,238	5,562	3,860
IMPUESTOS	2,579	2,656	2,730	2,799	2,859	2,886	2,884	2,829	2,663	2,146
CAPEX	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
AMORTIZACIONES	1,326	1,556	1,816	2,112	2,458	2,873	3,392	4,083	5,121	7,196
VAR CAP DE TRABAJO	-0,453	-0,037	-0,039	-0,040	-0,042	-0,037	-0,039	-0,040	-0,042	-0,043
FCFF	5,823	5,650	5,911	6,190	6,493	6,787	7,128	7,532	8,060	8,952

VI Conclusiones

6.0 CONCLUSIONES

De aprobarse la propuesta planteada en esta iniciativa, un privado será el concesionario del Aeropuerto que le otorgará el derecho de administrar los servicios de operación del lado tierra, los afines y/o conexos, con más todas las actividades comerciales del mismo.

El concesionario aportará la nueva tecnología de aproximación, aterrizaje y navegación y realizará las inversiones tendientes a mejorar el confort del usuario de la Aeroestación en relación con las posibilidades que brinde el incremento de ingresos de la concesión.

En la actualidad el aeropuerto no dispone del tráfico aéreo indispensable que permita solventar los gastos operativos, menos aún ser rentable. Si bien la demanda es prometedora y se confía en su crecimiento sostenido, requiere de la implementación de tecnología y de poder lograr con el tiempo recuperar la confianza de los usuarios. Cabe destacar que de tomar como referencia las estadísticas de tráfico y de realizar las correspondientes proyecciones, el planteo de una ecuación económico financiera que garantice una rentabilidad que promueva el interés de inversores privados no parece posible.

En consecuencia, se cree que conjugando la implementación de tecnología con la aplicación de know how en materia aeroportuaria, se puede lograr en el corto plazo restituir la confianza de los usuarios recuperando paulatinamente las frecuencias aéreas perdidas y convertir al aeropuerto de San Martín de los Andes en uno de los más concurridos de la Patagonia.

La tecnología aportada incrementará el flujo de pasajeros y aeronaves, acrecentando así la recaudación en concepto de tasas aeronáuticas, permitiendo la posibilidad de financiar y ejecutar obras de modernización de la terminal.

El modelo demuestra que es posible transformar al aeropuerto de Chapelco en un negocio rentable y atractivo para los inversores. Al mismo tiempo, potenciar el desarrollo de la región.

VII ANEXO

ANEXO A: PROYECTOS EN EJECUCIÓN

PROYECTOS de ALOJAMIENTO TURISTICO EN EJECUCION

CLASE CATEGORIA	CATEGORIA	CANTIDADES			
		ESTAB.	PLAZAS	HABIT./ UNID.	
OBRAS NUEVAS EN CONSTRUCCION					
COMPLEJOS					
HOTELEROS					
	HOTEL	5 *	4	480	234
	HOTEL	3 *	3	74	35
	HOSTERIA	3 *	1	27	9
	ALBERGUE TURISTICO	s/c	1	53	15
EXTRA-HOTELEROS					
	CABAÑAS	3 *	3	73	16
		2 *	9	203	41
		1 *	1	8	3
	APARTHOTELES	3 *	16	568	137
		2 *	4	116	34
		1 *	1	15	4
AMPLIACIONES DE ESTABLECIMIENTOS EXISTENTES					
	HOSTERIA	3 *	3	45	20
	APARTHOTEL	1 *	3	22	8
	CABAÑAS	2 *	2	19	6
	HOTEL	3 *	1	22	11
	ALBERGUE TURISTICO	s/c	1	19	6
	HOSTERIA	2 *	1	46	23
	CABAÑAS	3 *	1	2	1
	APARTHOTEL	3 *	2	13	3
TOTALES			57	1805	606

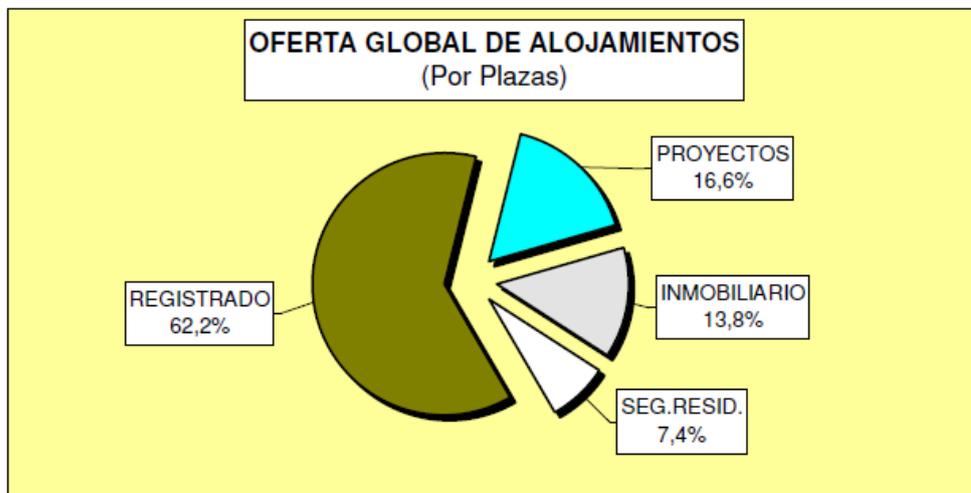
11

¹¹ Fuente: Municipalidad de San Martín de los Andes Secretaría de Turismo y Desarrollo Económico

OFERTA GLOBAL DE ALOJAMIENTOS TURISTICOS

(Actual y en Ejecución)

TIPO	CANTIDADES		
	ESTAB.	PLAZAS	HABIT. /UNID.
ALOJAMIENTO TURISTICO REGISTRADO S.M.T.	189	6757	2008
PROYECTOS DE ALOJAMIENTO EN EJECUCION	57	1805	606
VIVIENDAS DE ALQUILER INMOBILIARIO *	s/d	1500	150
CASAS DE SEGUNDAS RESIDENCIAS *	s/d	800	120
TOTAL GENERAL	246	10862	2884



NOTA: * Cifras estimativas.

Datos Actualizados al 30 / 04 / 09.

12

¹² Fuente: Municipalidad de San Martín de los Andes Secretaría de Turismo y Desarrollo Económico

ANEXO B. TRÁFICO DE PASAJEROS

	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic
2003	3.341	3.082	2.938	2.181	1.363	1.052	3.246	5.128	2.960	1.417	1.928	2.223
2004	4.303	3.962	3.300	2.847	1.448	1.192	3.365	4.614	3.019	2.059	2.238	2.494
2005	2.978	2.726	2.725	1.694	852	500	3.540	2.787	2.406	1.476	1.129	1.408
2006	2.804	2.679	2.441	1.095	859	497	2.749	3.279	2.046	1.201	1.462	1.515
2007	2.697	1.799	2.145	869	843	598	2.365	3.456	2.107	1.320	531	980
2008	945	856	1.020	800	447	616	1.521	2.307	1.283	700	1.001	932
2009	715	1.248	1.035	921	1.159	1.007	1.702	1.796				
2010	956	843	959	753	524	354	1.641	1.715	1.160			

Fuente: Aeroestación Aviador Carlos Campos

ANEXO C. PORCENTUALES DE OCUPACIÓN EN ALOJAMIENTOS TURÍSTICOS SEGÚN CLASE Y CATEGORÍA DE ESTABLECIMIENTOS

AÑO 2008	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	Prom Anual
HOTEL *****									6,3	2,5	4,5	4,3	4,3
HOTEL ****	42,7	52,2	26,7	9,9	5,3	8,6	63,8	64,9	52,3	16,5	13,6	10,4	30,5
HOTEL ***	71	67,6	37,8	23,3	15	15,3	33,8	33	35,8	24,3	21,8	19,5	32,9
HOTEL **	81,8	78,5	50,1	37,3	15,6	13,3	40,3	52	52,6	27,4	36,1	21,9	42,9
HOTEL *	79,5	75,5	31,3	11,9	17,3	14,3	25,9	43,5	33,8	31	11,3	10,8	32,1
RESIDENCIA S/D	57,9	38,9	20,6	1,5	1,4	0,2	2,3	10	2,2	2,2	21,4	1,1	11,8
Hostería ****											0	0	0,0
Hostería ***	75,9	73,1	43,2	18,2	10,4	6,5	53	50,5	36,7	12,9	14,8	13,7	35,3
Hostería **	66,8	62,5	28,6	14,4	8,1	7,5	28,2	24,2	21,5	7,4	7	9,3	30,1
Hostería *	86	76,9	27,9	11,7	10,2	6,2	17,1	29,4	15,3	12,9	10,5	11,2	26,6
Aloj en A Rurales s/c	40,6	71,7	47,7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15,2
Albergue turistico s/c	86,4	77,3	43,3	15,7	8,1	5,8	17,7	39,1	27	18,6	30,7	19	33,4

TERMINAL DE PASAJEROS DE LA AEROESTACIÓN AVIADOR CARLOS CAMPOS

AÑO 2008	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	Prom Anual
Cabañas ***	67,7	76	56,9	24,8	11,9	19	57	70,1	69	20,4	13,7	17,8	42,9
Cabañas **	65,7	61,1	30,2	10,7	4,6	4,7	32,3	44,6	42,3	8	6,7	11	27,4
Cabañas *	65,2	65,1	22,7	2,5	1,7	1,5	22,5	37,5	31,6	4,7	3,2	11	25,1
Apart - Hotel ***	83,9	80	51,1	24,6	9,6	18,3	58,2	68,1	73,9	27,3	22,4	29	45,2
Total Pernoctes	138987	129531	78031	34602	16290	20382	78251	98285	90641	34594	31258	35890	786742
Plazas ofrecidas	192430	183135	194533	175972	163168	167417	183089	189256	185018	190127	186061	194842	200000
Turistas	22061	20560	20534	11534	5430	5823	11341	14244	15107	11531	10419	11963	160547
dias prom/estadia	6,3	6,3	3,8	3,0	3,0	3,5	6,9	6,9	6,0	3,0	3,0	3,0	4,9

ANEXO D: LEY 2685

POR CUANTO:

**LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DEL NEUQUÉN
SANCIONA CON FUERZA DE
LEY:**

Sancionada: 11-12-09

Promulgada: 30-12-09

Publicada: 15-01-10

Artículo 1°: La presentación de proyectos bajo el régimen de iniciativa privada será de aplicación a los diversos sistemas de contratación regidos por la [Ley de Obras Públicas 687](#) (TO resolución 650) y modificatorias.

Toda presentación de un particular ante el Estado provincial, cuyo objeto sea regulado por la normativa enunciada en el párrafo precedente, quedará sujeta al presente régimen.

Artículo 2°: El Ministerio de Hacienda y Obras Públicas -o quien lo reemplace de conformidad a lo que establezca la Ley de Ministerios- será la autoridad de aplicación e interpretación de la presente Ley, quedando facultado para dictar las normas reglamentarias, complementarias y/o aclaratorias que resulten necesarias.

Asimismo deberá suscribir, en calidad de representante del Estado provincial, la documentación necesaria para la implementación de las modalidades de contratación previstas en la presente ley.

La autoridad de aplicación deberá establecer el procedimiento para la aplicación del presente régimen a aquellas presentaciones que se encuentren actualmente en trámite, atendiendo al estado de avance de la iniciativa o proyecto presentado.

Artículo 3º: Instrúyase al Ministerio de Hacienda y Obras Públicas, al Ministerio de Desarrollo Territorial y al Poder Legislativo para que, por resolución conjunta, procedan a integrar con carácter ad hoc, la Comisión de Evaluación y Desarrollo de Iniciativas Privadas. Esta Comisión tendrá a su cargo la recepción y evaluación de los proyectos de iniciativa privada presentados por los interesados conforme el presente régimen. La formación de esta Comisión no implicará erogación presupuestaria alguna.

La comisión estará formada por igual cantidad de representantes, tanto del Poder Legislativo como del Poder Ejecutivo, en número y procedimiento a determinar por reglamentación.

Cuando en razón de la materia, la presentación del proyecto de iniciativa privada exceda el ámbito de actuación de las jurisdicciones antes mencionadas, se convocará para ser parte de dicha Comisión al Ministerio o jurisdicción que resulte competente, en número y procedimiento a determinar por reglamentación.

Artículo 4º: La presentación de proyectos bajo el régimen de iniciativa privada deberá contener como mínimo los siguientes requisitos de admisibilidad:

- a) Identificación del proyecto y su naturaleza.
- b) Las bases de su factibilidad económica y técnica.
- c) Monto estimado de la inversión.
- d) Los antecedentes completos del autor de la iniciativa.
- e) La fuente de recursos y de financiamiento.

Artículo 5º: La presentación de proyectos bajo el régimen de iniciativa privada deberá incluir una garantía de mantenimiento en la forma prevista por la ley nacional 17.804 -seguro de caución- o fianza bancaria, preestablecido su valor por rangos, de conformidad con la siguiente escala:

INVERSIÓN PREVISTA	MONTO DE LA GARANTÍA
Hasta pesos veinticinco millones (\$ 25.000.000)	Cero punto cinco por ciento (0,5%) de la inversión prevista
Hasta pesos ciento veinticinco millones (\$ 125.000.000)	Cero punto seis por ciento (0,6%) de la inversión prevista
Más de pesos ciento veinticinco millones (\$ 125.000.000)	Cero punto siete por ciento (0,7%) de la inversión prevista

La escala prevista será actualizada por el aumento en el costo de vida, con la metodología aplicada por la DGI, a partir de la fecha de promulgación de la presente Ley.

Esta garantía será ejecutable en caso de no presentación de la oferta, sin necesidad de requerimiento alguno.

La admisión del proyecto podrá ser supeditada al cumplimiento de las observaciones que en un plazo perentorio determinará la reglamentación.

Artículo 6°: La Comisión de Evaluación y Desarrollo de Iniciativas Privadas, una vez verificados los requisitos de admisibilidad establecidos en los artículos 4° y 5° precedentes, requerirá a la o las jurisdicciones correspondientes la información para la evaluación de la presentación efectuada -en razón de la materia del proyecto incluido en la iniciativa-, debiendo enviar a la mencionada Comisión el o los informes en el plazo de treinta (30) días.

Artículo 7°: Recibido el informe a que alude el artículo precedente, la Comisión de Evaluación y Desarrollo de Iniciativas Privadas evaluará en un plazo de hasta treinta (30) días, prorrogable por otros treinta (30) días a criterio de la Comisión, si la complejidad del proyecto lo exigiese, el interés público comprometido por la presentación mediante un análisis de la factibilidad técnica, económico-financiera y legal de la obra y/o servicio propuesto, que permita asegurar el éxito de la iniciativa procurando su autofinanciamiento. Finalizado el análisis pertinente, corresponderá declarar si la iniciativa es o no de interés público, elevando al Poder Ejecutivo provincial un informe circunstanciado sobre la elegibilidad de la propuesta.

El Poder Ejecutivo provincial decidirá la calificación de interés público y la inclusión en el régimen de iniciativa privada de la propuesta.

La desestimación de la propuesta será resuelta por la Comisión de Evaluación y Desarrollo de Iniciativas Privadas en un plazo de treinta (30) días, prorrogable por otros treinta (30) días si la complejidad del proyecto lo exigiese.

Artículo 8°: Decidida la calificación de interés público de la propuesta y su inclusión en el Régimen de Iniciativa Privada, el Ministerio de Hacienda y Obras Públicas determinará la modalidad de contratación, optando entre las establecidas por la Ley 687 (TO resolución 650) y modificatorias.

En el caso de optarse por licitación pública, el Ministerio de Hacienda y Obras Públicas confeccionará los pliegos de bases y condiciones y demás documentación respectiva, conforme los criterios técnicos, económicos y

jurídicos del proyecto de iniciativa privada y convocará a licitación pública dentro del plazo de sesenta (60) días a contar desde la fecha de la resolución que adopte la presente modalidad de selección.

Artículo 9°: En caso de desestimarse el proyecto, cualquiera fuere la causa, el autor de la iniciativa no tendrá derecho a percibir ningún tipo de compensación por gastos, honorarios u otros conceptos.

Artículo 10: Considerase que en todos los casos en que las ofertas presentadas fueran de equivalente conveniencia, será preferida la de quien hubiera presentado la iniciativa, entendiéndose que existe equivalencia de ofertas cuando la diferencia entre la oferta del autor de la iniciativa y la oferta mejor calificada no supere el cinco por ciento (5%) de esta última.

La prerrogativa precedente se aplicará cualquiera sea la modalidad de selección adoptada, conforme lo dispuesto por el artículo 8° de la presente ley.

Artículo 11: En los casos en que la diferencia entre la oferta de quien hubiera presentado la iniciativa y la oferta mejor calificada supere el valor de equivalencia de ofertas establecido en el artículo precedente y sea inferior al diez por ciento (10%), se abre la posibilidad para que mediante acto administrativo a reglamentar el autor de la iniciativa pueda mejorar su oferta, tanto técnica como económicamente, para igualar la oferta mejor calificada. No será de aplicación en este extremo la fórmula de equivalencia de ofertas del artículo anterior.

Artículo 12: Si la diferencia entre la oferta mejor calificada y la del iniciador fuese superior a la indicada precedentemente hasta en un veinte por ciento (20%), el oferente mejor calificado y el autor de la iniciativa serán invitados a mejorar sus ofertas, en forma simultánea y en sobre cerrado, no siendo de aplicación en este extremo la fórmula de equivalencia de ofertas del artículo 10.

Artículo 13: El autor de la iniciativa privada, en el supuesto de no ser seleccionado, tendrá derecho a percibir de quien resultare adjudicatario, en calidad de honorarios y gastos reembolsables, un porcentaje del uno por ciento (1%) del monto que resulte aprobado en los términos del artículo 7° de la presente Ley.

El Estado provincial, en ningún caso, estará obligado a reembolsar gastos ni honorarios al autor del proyecto por su calidad de tal.

Artículo 14: Los derechos del autor de la iniciativa tendrán una vigencia de dos (2) años a partir de la fecha de su presentación, aun en el caso de no ser declarada de interés público.

Si fuese declarada de interés público y luego la licitación pública fuese declarada desierta, no se presentaren ofertas admisibles o el llamado fuera dejado sin efecto, cualquiera fuera la causa, el autor de la iniciativa conservará los derechos previstos en el presente régimen por el plazo máximo de dos (2) años a partir del primer llamado, siempre y cuando el nuevo llamado se realice utilizando los mismos estudios y el mismo proyecto.

La comisión considerará estar en presencia de un nuevo proyecto cuando las modificaciones introducidas produzcan un cambio en el espíritu de la iniciativa o impliquen una alteración sustancial del proyecto, de acuerdo a los principios de razonabilidad técnica, la lógica y de la experiencia o cualquier otro criterio que por las circunstancias resulte razonable.

Artículo 15: El régimen establecido en la presente ley no obsta a la aplicación de lo dispuesto en la legislación vigente, relativa a la canalización del poder de compra del Estado y de los concesionarios de servicios públicos a favor de la industria local y de las normas reglamentarias y/o complementarias dictadas en consecuencia, debiendo fijar los respectivos pliegos de bases y condiciones y/o los términos de referencia los extremos requeridos por la normativa aquí señalada.

Artículo 16: Para todas las controversias que eventualmente pudieren surgir con motivo de la ejecución, aplicación y/o interpretación de los contratos celebrados bajo el régimen dispuesto por la presente ley, los pliegos de bases y condiciones podrán determinar la posibilidad de establecer mecanismos de avenimiento y/o arbitraje.

Artículo 17: Comuníquese al Poder Ejecutivo.

ANEXO E: LEY 2571

**LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DEL NEUQUÉN
SANCIONA CON FUERZA DE
LEY:**

**LEY ORGÁNICA DE MINISTERIOS DE LA PROVINCIA DEL
NEUQUÉN**

TÍTULO II

DE LOS MINISTERIOS EN PARTICULAR

CAPÍTULO VI

MINISTERIO DE HACIENDA, OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS

Artículo 16 Es competencia del Ministerio de Hacienda, Obras y Servicios Públicos, entre otras, las siguientes funciones:

- Entender en la administración de la hacienda y finanzas del Estado.
- Formular y ejecutar la política fiscal y presupuestaria.
- Entender en todo lo relativo al patrimonio, gastos y recursos del Estado, supervisando su organización, administración y fiscalización.
- Intervenir en todo lo relativo al gasto generado por la planta de personal de la Administración Pública.
- Entender en el funcionamiento de la Tesorería General y el régimen de pagos de la Provincia.

- Intervenir en todo lo relativo a las finanzas, percepción y distribución de las rentas de la Provincia.
- Entender en lo relativo al crédito y la deuda pública, representando al Gobierno provincial ante los organismos de créditos nacionales e internacionales.
- Entender en la elaboración e implementación de políticas y proyectos financieros del Banco Provincia del Neuquén SA, el IADEP y otros organismos que se constituyan para tal fin.
- Entender en el desarrollo e implementación de los sistemas y organización para la realización de censos, encuestas e investigaciones estadísticas.
- Supervisar la administración y explotación de loterías y actividades afines.
- Intervenir en la evaluación de la factibilidad de proyectos e iniciativas que requieran compromisos económico-financieros del Estado provincial.
- Realizar la cartografía oficial y controlar la cartografía privada.
- Ejecutar, fiscalizar y mantener actualizado el catastro de la Provincia; ejecutar las mensuras y peritajes oficiales; formalizar y aprobar las mensuras y subdivisiones de la tierra.
- Entender en la integración del Tribunal de Tasaciones y Tribunal Fiscal de la Provincia.
- Coordinar, ejecutar y representar a la Provincia en todas las acciones y gestiones que tengan relación con organismos nacionales e internacionales de financiamiento y asistencia económica externa.
- Entender en la organización, coordinación y supervisión de las Unidades Sectoriales que desarrollen o ejecuten programas con financiamiento externo.
- Entender en todo lo relativo a la evaluación, seguimiento y control de la acción de gobierno, conforme los recursos asignados, y producir evaluaciones periódicas de resultados.
- Participar en el diseño y aplicación de transformaciones del sector público.
- Entender en las relaciones fiscales con los municipios.
- Entender en la planificación, programación y ejecución de las obras públicas provinciales conforme los planes de desarrollo y demandas de los Poderes Judicial, Legislativo y Ejecutivo.
- Entender en la planificación, programación y ejecución de planes de viviendas, rurales y urbanas, promoviendo en conjunto con los organismos financieros provinciales programas de financiamiento tendientes a una

efectiva participación de entidades intermedias en la construcción de las mismas y recupero de los créditos.

- Ejecutar los estudios, proyectos y dirección de las obras públicas de su competencia encomendadas por el Poder Ejecutivo provincial.
- Diseñar y proponer formas de ejecución de las obras públicas provinciales de su competencia bajo las modalidades de ejecución por contrato, administración y administración delegada, respetando las prioridades establecidas por el Gabinete provincial.
- Entender en el desarrollo de programas de refacción, ampliación, conservación y mantenimiento de edificios y espacios públicos en todo el ámbito provincial, y colaborar con el Consejo de Educación en esta área cuando lo solicite.
- Fomentar el ensayo y control de materiales y estructuras para obras y servicios públicos y privados, en coordinación con el sistema de ciencia y técnica.
- Participar en lo relacionado con el registro, inscripción, fijación de las capacidades y calificación de empresas ejecutoras de obras y proveedoras, regidos por las leyes correspondientes.
- Entender e intervenir en materia de transporte, de conformidad a la competencia provincial.
- Entender en la evaluación y control del desempeño de las empresas del Estado y entes descentralizados de su competencia, orientando su accionar al cumplimiento efectivo de sus funciones en el marco de las leyes de creación y los objetivos señalados por el Gabinete provincial.
- Ordenar el desarrollo de las actividades, proyectos, programas y obras, de todas y cada una de las empresas y entes descentralizados bajo su competencia, y de aquellas que el Gabinete provincial le asigne como responsabilidad.
- Evaluar y producir informes sobre el desempeño de las empresas y entes descentralizados del Estado de su competencia.
- Realizar, en el marco de las políticas definidas por el Poder Ejecutivo, estudios con el concurso de especialistas para la reestructuración, reformulación y/o transformación de las empresas del Estado y entes descentralizados de su competencia, elevando las conclusiones y formulando las pertinentes propuestas.
- Participar en los entes que regulen los servicios públicos en coordinación con las empresas públicas y privadas prestadoras de los mismos y los municipios.

- Entender en la prestación de servicios públicos de agua, saneamiento y energía eléctrica en el ámbito provincial.
- Entender en la planificación y definición de obras viales para la comunicación interna y externa en coordinación con los organismos nacionales y municipales.
- ***Entender en la supervisión, fiscalización y control de las concesiones del área de su competencia.***

ANEXO F: DECRETO 2137 / 92

PROVINCIA DEL NEUQUEN
PODER EJECUTIVO

DECRETO NRO **2137 / 92**

NEUQUEN, **14** de Septiembre de 1992.

VISTO:

El expediente Nro. 2705-29128/92-MOSP., referente a la transferencia de la Administración y Mantenimiento del Aeropuerto Chapelco, a las Municipalidades de San Martín de los Andes y Junín de los Andes; y

CONSIDERANDO:

Que a tales efectos la Provincia en fecha 21/03/92 suscribió con los citados Municipios, un Convenio implementando los distintos aspectos involucrados en la misma;

Que dicha decisión se basó en la política de descentralización propiciada por el Gobierno Provincial tendiente a lograr la participación directa y efectiva de los Municipios y sectores de la comunidad, en aquellos emprendimientos estrechamente vinculados a sus propios intereses;

Que atendiendo a esta premisa y al emplazamiento geográfico de la Aerostación en cuestión, se ha pretendido integrar mancomunadamente el esfuerzo de ambos Municipios con el aporte de entidades intermedias interesadas en la actividad turística y comercial;

Que además, ello conlleva a mejorar la captación de autofinanciamiento y a lograr la equidad en la distribución de los gastos, elevando la eficacia y eficiencia de la Administración y Mantenimiento del edificio;

Que dicho Convenio fue suscripto por el término de un (1) año, a partir del 1ero. De abril de 1992 y se renovara sucesiva y automáticamente por periodos iguales si ninguna de las partes manifiesta su intención de resolverlo con sesenta (60) días de antelación a cada vencimiento;

Que no obstante lo expuesto y a los efectos de agilizar las tramitaciones tendientes a su cabal cumplimiento, resulta conveniente modificar

los términos: de las clausulas QUINTA, SEXTA Y SEPTIMA y anexar la clausula DECIMO CUARTA del Convenio recientemente suscripto;

Que en consecuencia es menester aprobar el tenor del proyecto de Convenio Complementario a suscribir, conjuntamente con el Convenio Original, ya suscripto entre las mismas partes en fecha 21 de marzo de 1992;

Que por las razones expuestas y habiendo sido suscripto ad-referendum del Poder Ejecutivo Provincial y de los respectivos Consejos Deliberantes corresponde en la instancia proceder a su aprobación:

Por ello;

EL GOBERNADOR DE LA PROVINCIA DEL NEUQUEN

D E C R E T A

ARTICULO 1) APRUEBASE en todos sus términos el Convenio suscripto en fecha 21/03/92 y Convenio Complementario a suscribir, obrante a fojas 18 del expediente Nro. 2705-29128/92, entre la Provincia del Neuquén y los Municipios de San Martín de los Andes y Junín de los Andes, referente a la transferencia del Mantenimiento y Administración de la Aerostación Chapelco.-

ARTICULO 2) DEJASE sin efecto toda normativa vigente a la fecha, que se oponga a la implementación que surge de los términos del Convenio aprobado en el Artículo anterior.-

ARTICULO 3) DEROGASE en todos sus términos el Artículo 2do. Del Decreto Nro. 0509/80.-

ARTICULO 4) Los valores producidos que surjan de la aplicación del cobro de Tasas Aeronáuticas serán ingresadas a una cuenta conjunta que los Municipios de Junín de los Andes y San Martín de los Andes, de acuerdo a normas y métodos, establezcan para el fin.-

ARTICULO 5) El presente decreto será refrendado por los Señores Ministros de Obras y Servicios Públicos y de Hacienda y Finanzas.-

ARTICULO 6) Comuníquense, Publíquense, dese al Boletín Oficial y ARCHIVESE.-

ANEXO G: CONVENIO FIRMADO ENTRE LOS MUNICIPIOS 1992

Entre la Provincia del Neuquén, representada en este acto por el señor Subsecretario de Estado de Obras y Servicios Públicos, Arq. Américo Alfredo BELZA, cargo que inviste y justifica con su designación de fecha 11 de diciembre de 1991, Decreto N°019/91, en adelante LA PROVINCIA, por una parte, y por la otra las Municipalidades de las ciudades de San Martín de los Andes y de Junín de los Andes, representadas por sus respectivos Intendentes, señora Luz María SAPAG y señor Carlos H. GONZALEZ, en lo sucesivo LOS MUNICIPIOS, acuerdan celebrar el presente Convenio referente a la transferencia de la Administración y Mantenimiento de la Aeroestación Chapelco, que se regirá por las siguientes cláusulas y condiciones.

PRIMERA: Todo el ámbito ocupado por la Aeroestación Chapelco de Junín y San Martín de los Andes, pertenece al Dominio Público Provincial, conservando LA PROVINCIA el ejercicio del Poder de Policía y la obligación de mantener, reparar y proveer los elementos necesarios para la seguridad del Aeropuerto, así como la terminación de las obras que constan en los anexos que se firman por separado

SEGUNDA: Sobre dicha premisa LA PROVINCIA, TRANSFIERE por este acto a LOS MUNICIPIOS, quienes aceptan y toman a su cargo, la Administración y el Mantenimiento de EDIFICIO DE LA AERÓESTACION CHAPELCO, con los equipos, maquinarias y demás bienes muebles que forman parte del mismo, así como los espacios comprendidos por los laterales de la Ruta acceso, los hangares y playa de estacionamiento de automotores, recibiendo todo ello en el estado y detalle que se describen en los anexos que se firman por separado y forman parte integrante del presente. Quedando también comprendida en la transferencia, la explotación de la aeroplanta abastecedora de combustible del Aeropuerto con todo su equipamiento.

TERCERA: A tales efectos, LOS MUNICIPIOS deberán formar un Consejo de Administración, que será integrado por un (01) representante titular y un (01) suplente, por cada Municipalidad, y dos (02) representantes titulares y un (01) suplente de cada una de las Cámaras de Comercio de ambas localidades, a las que adhieren en las Cámaras de Aluminé y de Villa La Angostura.

CUARTA: El Consejo de Administración, así creado, dictará su propio reglamento interno, el que se instrumentará de común acuerdo entre LOS MUNICIPIOS y las Cámaras, en base al cual funcionará, quedando facultado para la designación de un Gerente Ejecutivo que estará a cargo del manejo operativo del Aeropuerto.

QUINTA: El Consejo de Administración ejercerá, en nombre y representación de LOS MUNICIPIOS, la Administración de la Aeroestación, debiendo tomar a su cargo los gastos de funcionamiento y mantenimiento del edificio, como así el cobro de las tasas de uso y todo otro rubro que correspondiere, en base a las reglamentaciones vigentes, comprendiendo las tasas de aterrizaje y estacionamiento de aeronaves de todo tipo.

SEXTA: El Consejo de Administración en representación de LOS MUNICIPIOS, se obliga a contratar seguros para la protección de vidas y bienes de las personas, daños que pudieren ser ocasionados por máquinas, vehículos, etc., objeto de este Convenio, durante todo el tiempo que dure el mismo. LA PROVINCIA podrá contra los seguros que estime corresponder en forma proporcional a su participación y responsabilidad en el presente.

OCTAVA: LOS MUNICIPIOS se obligan a respetar las adjudicaciones, y compromisos firmes, asumidos por LA PROVINCIA en su totalidad y según las cláusulas contractuales respectivas, no así los de carácter, provisional o precario; y podrán, a través del Consejo de Administración, aplicar las disposiciones vigentes y adjudicar los restantes usos y espacios comerciales que se determinen, y generar los recursos que se consideren necesarios.

NOVENA: LOS MUNICIPIOS ejercerán las funciones transferidas por el presente convenio, reservándose **LA PROVINCIA** el derecho de inspección, que lo ejercerá en el tiempo y modo que crea más conveniente, debiendo remitir todo cambio de reglamentación que se produzca con referencia al funcionamiento de los aeropuertos, a cuyo cumplimiento quedan obligados los primeros.

DÉCIMA: El personal dependiente de **LA PROVINCIA** que desempeña funciones en el Aeropuerto, cuya nómina figura en el anexo, seguirá dependiendo de la misma, pero se subordinará en sus funciones y tareas a las directivas que impartan **LOS MUNICIPIOS**, por a través del Consejo de

Administración o Gerente Ejecutivo que éste designe, siendo de aplicación a los mismos las normas vigentes que rigen al personal de la Administración Pública Provincial.

DÉCIMO PRIMERA: El presente convenio tendrá una vigencia de un (01) año a partir del 1° de abril de 1992 y se renovará sucesiva y automáticamente por periodos iguales, si ninguna de las partes manifiesta su intención de resolverlo con una antelación de sesenta (60) días a la fecha de su vencimiento. Sin perjuicio de ello, cualquiera de las partes podrá denunciar el mismo, notificando tal decisión de modo fehaciente con no menos de noventa (90) días de antelación.

DÉCIMO SEGUNDA: El presente convenio se firma ad-referendum de su aprobación por parte de los Concejos Deliberantes de cada uno de los Municipios intervinientes y del Poder Ejecutivo Provincial.

DÉCIMO TERCERA: Para todos los efectos legales emergentes del presente, Convenio, las partes constituyen domicilios en las siguientes direcciones: **LA PROVINCIA** en la calle La Rioja N° 229 de la Ciudad de Neuquén y **LOS MUNICIPIOS** en sus respectivas sedes municipales, donde se tendrán por válidas todas las notificaciones judiciales o extrajudiciales que se realicen, y se someten a la jurisdicción del Artículo 171° de la Constitución Provincial, renunciando a todo otro fuero o jurisdicción, incluido el Federal.

De plena conformidad, leídas y ratificadas en todo las cláusulas precedentes, se firman seis (06) ejemplares de un mismo tenor y a un solo efecto, en la Ciudad de San Martín de los Andes, a los 21 días del mes de marzo de mil novecientos noventa y dos.

ANEXOS: Se consideran integrantes del presente, los siguientes: 1) Cantidad y nombre del personal afectado al Aeropuerto y que será a cargo de LA PROVINCIA e inventario de muebles; 2) Detalle de las obras faltantes y que quedarán a cargo de LA PROVINCIA, copia de todos los contratos suscriptos por LA PROVINCIA con los usuarios, Y.P.F., etc. y Planos de ocupación.

ANEXO H: CONVENIO COMPLEMENTARIO 20-02-1994

Entre la Provincia del Neuquén, representada en este acto por el Señor Subsecretario de Estado de Obras y Servicios Públicos, Arq. Américo Alfredo BELZA, cargo que inviste y justifica con su designación de fecha 11 de diciembre de 1991, Decreto n° 019/91, en adelante "LA PROVINCIA", por una parte y por la otra las Municipalidades de las ciudades de San Martín de los Andes y Junín de los Andes, representadas por sus respectivos Intendentes, Señora Luz María SAPAS y el Señor Carlos H. GONZALEZ, en lo sucesivo "LOS MUNICIPIOS", acuerdan celebrar el presente Convenio Complementario referente a la transferencia de la Administración y Mantenimiento de la Aeroestación Chapelco, que se regirá por las siguientes cláusulas.-

PRIMERA: Ambas partes reconocen que con fecha 21 de marzo de 1992, suscribieron Convenio referente a la transferencia de la Administración y mantenimiento de la Aeroestación Chapelco conforme a lo actuado por expedientes n° 2705-29128/92.

SEGUNDA: Asimismo y a los efectos de agilizar el trámite tendiente a su aprobación, convienen en modificar las cláusulas QUINTA, SEXTA Y SÉPTIMA del convenio original y anexar la cláusula DÉCIMO CUARTA, quedando redactadas de la siguiente manera.

QUINTA: LOS MUNICIPIOS a través del Consejo de Administración ejercerán la Administración de la Aeroestación, debiendo tomar a su cargo los gastos de funcionamiento y mantenimiento del edificio como así el cobro de las tasas de uso y todo otro rubro que correspondiere en base a las reglamentaciones vigentes comprendiendo las tasas de aterrizajes y estacionamiento de aeronaves de todo tipo.

SEXTA: LOS MUNICIPIOS a través del Consejo de Administración se obligan a contratar seguros para la protección de bienes muebles e inmuebles de la Aeroestación, vida y bienes de las personas, daños que pudieren ser ocasionados por máquinas, vehículos, etc. objeto de este Convenio, durante todo el tiempo que dure el mismo. LA PROVINCIA podrá contratar los seguros que estime corresponder en forma proporcional a su participación y responsabilidad en el presente.

SÉPTIMA: LOS MUNICIPIOS a través del Consejo de Administración deberán celebrar un Convenio con la Policía de la Provincia del Neuquén, con relación al servicio de seguridad contra incendio, que será prestado por bomberos dependientes de esa Institución, en el que se establecerán todas las pautas para su funcionamiento.

DÉCIMO CUARTA: LOS MUNICIPIOS deberán mantener en buen estado de uso y conservación las instalaciones y bienes muebles recibidos y toda mejora introducida previamente autorizada por LA PROVINCIA.

De plena conformidad, leídas y ratificadas en todo las cláusulas precedentes, se firman seis (6) ejemplares de un mismo tenor y a un solo efecto, en la ciudad de San Martín de los Andes a los del mes de del año mil novecientos noventa y dos.

VIII Bibliografía

BIBLIOGRAFÍA

RIFAT LELIC, 2008. Lecciones de Ingeniería Económica y Finanzas

Walter Nicholson, 2004. Teoría Microeconómica

Fabián Marcelo Abadie & Javier Gerardo Milei, 2007. Regulación por Tasa de Retorno y Valor de Mercado.

Proyectos de Inversión Instituto Tecnológico de Bs. As.

http://www.centros.itba.edu.ar/proyectedeinversion/?page_id=13

MUNICIPALIDAD DE SAN MARTIN DE LOS ANDES

<http://www.sanmartindelosandes.gov.ar/>

Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos

<http://www.orsna.gov.ar/>

Aeropuertos Argentina 2000

<http://www.aa2000.com.ar/>

Organización MITRE

<http://www.mitre.org/>

Aeropuertos del mundo

<http://www.aeropuertosdelmundo.com.ar/americanadelsur/argentina/aeropuertos/capelco.php>