



TRIBUNAL DE CUENTAS

RES. 2271/2021

RESOLUCION ADOPTADA POR EL

TRIBUNAL DE CUENTAS

EN SESION DE FECHA 06 DE OCTUBRE DE 2021

(E. E. N° 2021-17-1-0004324, Ent. N° 3039/2021)

VISTO: los antecedentes remitidos por el Ministerio de Defensa Nacional (MDN), relacionados con la propuesta de Puertas del Sur S.A., de modificación y ampliación del contrato de concesión del Régimen de Gestión Integral del Aeropuerto Internacional de Carrasco "Gral. Cesáreo L. Berisso";

RESULTANDO: 1) que con fecha 6 de febrero de 2003, se suscribió el contrato de concesión entre el Poder Ejecutivo – MDN y la Sociedad Puerta del Sur S.A (PDS), para la gestión y explotación del Aeropuerto Internacional de Carrasco "General Cesáreo L. Berisso";

2) que este Tribunal, en sesión de fecha 26 de marzo de 2003, dispuso no formular observaciones al referido contrato;

3) que en sesión de fecha 14 de octubre de 2009, este Tribunal acordó observar la modificación contractual de la concesión, en mérito a que de la modificación del pago del canon respecto a la exoneración de los pasajeros en tránsito que superaran el promedio de los primeros cuatro años de concesión (sobre 2.600 pasajeros) no surgía el interés público tutelado para la modificación del canon, excediéndose los límites de procedencia de la renegociación de los contratos públicos;

4) que este Tribunal en sesión de fecha 4 de noviembre de 2010 acordó observar a la Dirección Nacional de Infraestructura Aeronáutica (DINACIA), en mérito a que el canon determinado en el ejercicio cerrado el 20 de noviembre de 2009, no se ajustó al Contrato de Gestión



TRIBUNAL DE CUENTAS

Integral, por no considerar para el cálculo el valor de la Unidad de Trabajo establecida en el numeral 4.13 del Régimen de Gestión Integral;

5) que dicha observación fue mantenida por este Tribunal, en sesión de fecha 28 de diciembre de 2011, expresando que tanto el Contrato de Concesión como sus modificaciones debían ser aprobados por el Poder Ejecutivo, actuando conforme con lo dispuesto por el Artículo 149 de la Constitución de la República; comunicándose la misma al Poder Ejecutivo y a la Asamblea General;

6) que con posterioridad, el concesionario del Aeropuerto Internacional de Carrasco, solicitó al MDN modificaciones al contrato de concesión respecto al sistema de Seguridad Aeroportuaria, una nueva exoneración del precio de embarque, topear el pago del canon por pasajeros en tránsito, sustitución del operador, eliminación de la fecha que obliga la construcción del Taxiway B paralelo a ubicarse entre calle de rodaje D y calle de rodaje A, la desafectación de la Vieja Terminal de la concesión con una contraprestación a definirse y la ampliación del plazo de la concesión;

7) que este Tribunal, en sesión de fecha 28 de mayo de 2014, dispuso no formular observaciones a la modificación contractual propuesta, cometiendo a los Contadores Auditores destacados ante el Ministerio de Economía y Finanzas y ante el Ministerio de Defensa Nacional, el control de la versión del pago por Puerta del Sur S.A., derivado de las obligaciones asumidas;

8) que asimismo, este Tribunal por Resolución N° 1299/17, de 26 de abril de 2017, no formuló observaciones a la implementación del Sistema Integral de Seguridad y Control Aeroportuario (SISCA) en el Aeropuerto Internacional de Carrasco y a las Tarifas de Seguridad a establecerse por "Pasajero Partido y en Tránsito", así como de "Seguridad a la Carga";

9) que este Tribunal por Resolución N° 1904/20, de 23 de setiembre de 2020, no formuló observaciones a la modificación del



TRIBUNAL DE CUENTAS

contrato de Gestión Integral, que contemplaba -con carácter excepcional- la reducción en un 50% del monto del anticipo del canon correspondiente al primer semestre del año 2020, debido a las consecuencias que sobre la operativa aeroportuaria tuvo la emergencia sanitaria causada por la pandemia "Covid 19";

10) que en la oportunidad se remite proyecto con la ampliación (con 3 Anexos A, B, C) del objeto de la concesión otorgada a la sociedad Puerta del Sur S.A. para la administración, explotación y operación, construcción y mantenimiento del Aeropuerto Internacional de Carrasco "Gral. Cesáreo L. Berisso", la cual tendrá por objeto:

10.1) la construcción, conservación, explotación, administración, operación y mantenimiento de los aeropuertos que integran el Sistema Nacional de Aeropuertos Internacionales (SINAI), referido a actividades aeroportuarias y no aeroportuarias, (incluyendo comerciales y de servicios); a excepción del Aeropuerto Internacional de Laguna del Sauce "C/C Carlos A. Curbelo", prorrogándose su plazo de vigencia por veinte años adicionales hasta el 20 de noviembre del 2053. Todo sujeto a los plazos para las obras y condiciones de ejecución que se establecen en el convenio;

10.2) el concesionario deberá constituir una garantía de fiel cumplimiento de contrato por U\$S 7.608.000, sin perjuicio de otorgar garantía de realizar inversiones para cada grupo de obras equivalente al 5% de inversiones de cada grupo;

10.3) se mantiene el canon vigente el que se aplicará a los demás aeropuertos del interior gestionados a partir de la toma de posesión de cada uno);

10.4) se prevé el rescate por parte del MDN con aprobación del Poder Ejecutivo, en forma total o parcial, cuando existan razones fundadas de interés público que lo hagan conveniente, estableciendo una justa indemnización en la forma que se detalla;

10.5) surge del Anexo B que el monto de Inversión del concesionario consta del siguiente cronograma: 1) U\$S 13.000.000 al 31/12/2022, 2) U\$S 32.000.000 no



TRIBUNAL DE CUENTAS

más allá del 31/12/2023, 3) U\$S 18.000.000 no más allá del 31/12/2024;
4) U\$S 4.000.000 durante el transcurso del 2028 y no más allá del 31/12/2028;

11) que el fundamento de la modificación y ampliación se ampara en la reciente creación del Sistema Nacional de Aeropuertos Internacionales (SINAI) para el Uruguay, dispuesta por Ley N° 19.925, de fecha 18 de diciembre de 2020, cuya integración fue dispuesta por el Decreto N° 108/021, de fecha 9 de abril de 2021;

12) que en efecto, Puerta del Sur S.A. (propiedad del grupo Corporación América Airports –CAAP-), actual concesionaria Aeropuerto Internacional de Carrasco “Gral. Cesáreo L. Berisso”, presentó una propuesta ante la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica del Ministerio de Defensa Nacional (DINACIA) mediante la que ofrece prestar los servicios para la construcción, conservación y explotación, administración, operación y mantenimiento del SINAI, previendo la realización de una inversión inicial en infraestructura, equipamiento y tecnología a destinarse al desarrollo de los aeropuertos que integran el SINAI por un monto estimado de US\$ 67 millones (dólares estadounidenses sesenta y siete millones), con exclusión del Aeropuerto Internacional de Laguna del Sauce “C/C Carlos A. Curbelo”, en virtud de que tiene vigente una concesión (con otra empresa propiedad del mismo grupo);

13) que se adjunta consulta al Dr. Delpiazzo acerca del alcance de las modificaciones contractuales que pueden operarse en el marco de la Ley N° 19.925 (a solicitud del concesionario) y su adecuación al marco jurídico vigente;

14) que según se expresa en el convenio presentado, los aeropuertos que integran el SINAI son administrados, operados y mantenidos por la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica (DINACIA), los que requieren inversiones económicas para su adecuación a efectos de cumplir con los estándares de certificación



TRIBUNAL DE CUENTAS

internacionales exigidos por la normativa aplicable (Reglamento Aeronáutico Latinoamericano LAR 139);

15) que la Asesoría Macroeconómica y Financiera del Ministerio de Economía y Finanzas informó, con fecha 30 de agosto de 2021, entre otros aspectos, sobre la empresa que gestiona el aeropuerto de Laguna del Sauce, propiedad también de CAAC, estableciendo *“que resulta oportuno incluir en las negociaciones que se celebran por el SINAI las consideraciones asociadas a este aeropuerto (canon, inversiones, eventual extensión de contrato de concesión). Esta consideración deviene de que este aeropuerto tiene fecha de finalización del contrato de concesión distinta que el resto de los aeropuertos de SINAI –se extienda o no el plazo original-, lo que limita la capacidad de establecer un proceso verdaderamente competitivo para una nueva concesión de Laguna del Sauce, considerando el hecho de que el nuevo oferente vendría a operar en un contexto donde resto de los aeropuertos del país están en manos de otra empresa”*;

16) que asimismo se adjunta nota elevada por DINACIA al Sr. Ministro de Defensa, de fecha 26 de julio de 2021, respecto del planteo realizado que establece que el monto de USD 67.000.000 “es suficiente para realizar las inversiones que sean necesarias para certificar los aeropuertos antes mencionados conforme lo exigido por la Ley y lo establecido en LAR 139. No obstante, sugiere que es necesario determinar la forma de realizar las inversiones necesarias de acuerdo al LAR 203, 21. Y 211 para garantizar que los servicios puedan prestarse durante los 365 días del año, las 24 horas del día, si la demanda lo requiere, tal como establece el artículo 4 de la Ley N° 19.925.”. Asimismo previamente el informe establece también que “A fin de analizar cuáles serían las claves de aeródromo conforme a lo previsto en la mencionada Ley se realizará visitas a los aeropuertos que Puertas del Sur S.A. planea incorporar dentro de su objeto, detallando las claves de cada uno. Sugiere que es necesario determinar la forma de realizar las inversiones necesarias de acuerdo a LAR 203,23, y 211. Agrega que desde el punto de



TRIBUNAL DE CUENTAS

vista técnico la propuesta presentada resulta conveniente para la Administración y que satisface las contrapartidas en los términos aludidos, dicha Dirección considera que técnicamente se encuentra en condiciones de acceder a lo solicitado”;

17) que asimismo se adjunta informe de la Asesoría Jurídica del Ministerio de Defensa de fecha 9/9/2021, en la cual expresa que la Ley prevé dos alternativas para la implementación del Sistema, sin establecer un orden de prioridad o preferencia entre ambas: se faculta al Poder Ejecutivo a optar a estos efectos entre el otorgamiento de una nueva concesión por medio de un procedimiento competitivo, o la renovación, modificación, ampliación del prórroga de una concesión vigente, concluye que la norma habilita a que el Poder Ejecutivo instrumente el Sistema mediante la modificación y ampliación de un contrato de concesión ya vigente con el objeto aludido, sin que para ello deba transitar por la vía de un nuevo procedimiento competitivo;

18) que se adjunta proyecto de Resolución del Poder Ejecutivo aprobando el Acuerdo de Ampliación y Modificación de Contrato de Gestión Integral, ampliando el objeto de la concesión otorgada a la sociedad Puerta del Sur S.A. y prorrogando su plazo;

CONSIDERANDO: **1)** que de conformidad con lo dispuesto por la Ordenanza N° 91, deben someterse al control de este Tribunal o de sus Contadores Delegados según el monto, los procedimientos de contratación, modificación, prórroga o rescisión de concesiones de uso de bienes del dominio público o el plazo contractual, incluidas sus prórrogas. Dicho control deberá efectuarse en forma previa a la notificación del acto administrativo que dispone la adjudicación, modificación, prórroga o rescisión de la concesión o, luego de dictado el mismo "ad referéndum" de la intervención de este Tribunal, en el plazo de diez días hábiles, contados desde el día hábil siguiente de su recepción por el Delegado (artículo 1°);



TRIBUNAL DE CUENTAS

2) que el artículo 3 de la citada Ordenanza dispone que las concesiones de uso de bienes, que superen el monto previsto en el artículo 1°, así como aquellas de cualquier otra naturaleza que se otorguen, cualquiera sea su monto, deberán remitirse a su intervención por el Tribunal de Cuentas, el que deberá expedirse en el plazo de 30 días hábiles, desde su ingreso oficial;

3) que el artículo 1 de la ley 19.925 de 18.12.2020 creó el Sistema Nacional de aeropuertos Internacionales (SINAI). Asimismo preceptúa que la explotación de los servicios aeroportuarios es un objetivo prioritario para el desarrollo del país, debiendo el Poder Ejecutivo declarar que aeropuertos integran dicho sistema, pudiendo incorporar otros, cuando existan necesidades que lo justifiquen;

4) que conforme expresa en su Resultando III) el Decreto N° 108/021, de fecha 9 de abril de 2021, reglamentario de la citada ley, La República Oriental del Uruguay cuenta con once (11) aeropuertos con categoría internacional conforme con las condiciones exigidas para la operación de aeródromos, en el marco del Anexo 14 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, aprobado por Ley N° 12.018, de 4/11/1953;

5) que sin perjuicio de lo expuesto, el artículo 1 del Decreto N° 108/021, de fecha 9 de abril de 2021, establece que son ocho los que integran el Sistema Nacional de Aeropuertos Internacionales para el Uruguay creado por la Ley N° 19.925, a consideración del Poder Ejecutivo. Asimismo dispone que los aeropuertos o aeródromos que no se incluyen no perderán su categorización como *"aeropuerto internacional a demanda."* Y reitera lo preceptuado por la ley, en cuanto a la facultad del Poder Ejecutivo de incluir en el sistema otros aeropuertos, cuando las necesidades lo justifiquen.

6) que en relación al procedimiento, el artículo 2 de la Ley N° 19.925, de fecha 18 de diciembre de 2020, faculta *"al Poder Ejecutivo a otorgar mediante procedimiento competitivo y a renovar, modificar, ampliar el objeto o prorrogar concesiones o contratos de concesión para la construcción,*



TRIBUNAL DE CUENTAS

conservación y explotación, conjunta o separadamente de los Aeropuertos ubicados en el territorio nacional, a personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, por un plazo máximo de hasta 50 años. En caso de prórroga de concesiones o contratos de concesión vigentes el plazo de estas no podrá superar los 50 años desde el inicio del contrato original. Los derechos que se otorguen, precedentemente referidos, deberán tener como contrapartida, entre otras, la realización de inversiones en equipamiento, otras, y servicios en los Aeropuertos que se determina como parte del Sistema, incluyendo el respectivo mantenimiento y explotación de los servicios aeroportuarios, así como la implementación de medidas tendientes a mejorar la conectividad en vuelos de cabotaje y servicios internacionales de dichos aeropuertos con el exterior”;

7) que en relación al objeto de la ampliación del convenio vigente, el marco de la ley 19.925 apareja una significativa ampliación de las concesiones vigentes, sin perjuicio del otorgamiento de nuevas;

8) que en efecto la Ley 19.925 crea un marco específico para el caso del Sistema de Aeropuertos ampliando el ámbito de competencia del Poder Ejecutivo otorgándole poder de renegociar las concesiones ya aprobadas;

9) que no obstante, según surge de la propuesta presentada por Puerta del Sur S.A. y del informe de la Asesoría Macroeconómica y Financiera del Ministerio de Economía y Finanzas, de fecha 30 de agosto de 2021, las empresas que hoy operan el aeropuerto de Carrasco y el aeropuerto de Laguna del Sauce, ambas, son propiedad del grupo Corporación América Airports, por lo que de concederse la ampliación proyectada, que agrega los seis aeropuertos restantes hoy operados por DINACIA, la totalidad de los aeropuertos del Sistema Nacional de Aeropuertos Internacionales pasaría a estar operado por el mismo grupo;

10) que de acuerdo a lo expresado el artículo 9 de la Ley 18.159 (Defensa de la competencia) en todos los casos sometidos a la



TRIBUNAL DE CUENTAS

solicitud de autorización, se prohíben las concentraciones económicas que tengan por efecto u objeto, restringir, limitar, obstaculizar, distorsionar o impedir la competencia actual o futura en el mercado relevante;

ATENTO: a lo precedentemente expuesto y a lo dispuesto por el artículo 85 y 211 literal E) de la Constitución de la República;

EL TRIBUNAL ACUERDA

- 1) No formular observaciones a la ampliación y modificación contractual propuesta;
- 2) Comunicar a la Comisión de Promoción y Defensa de la Competencia (considerando 10);
- 3) Devolver los antecedentes.

Dr. Matias Consonni De León
Aóscrito a la Secretana General

CONSTANCIA DE FUNDAMENTO DE VOTO DISCORDE DEL MINISTRO

ING. MIGUEL AUMENTO: "He votado en forma discordo la Resolución recaída en este expediente, en tanto discrepé con la posición de la mayoría del Tribunal de Cuentas, tal como se dirá seguidamente.

En efecto, en lo sustancial, comparto la argumentación del Abogado Informante de este Tribunal, que ha recomendado observar esta modificación contractual. El artículo 2 de la ley 19.925 establece al procedimiento competitivo como regla para otorgar concesiones en la materia. Ampliar el plazo de una concesión no determina otorgar por una vía oblicua nuevas concesiones de otros aeropuertos sin realizar el procedimiento competitivo correspondiente, todo lo que redundo en una inversión de principios de derecho administrativo para la reciente creación del Sistema Nacional de Aeropuertos Internacionales, cuando



TRIBUNAL DE CUENTAS

solo dos de ellos fueron otorgados competitivamente, resultando esta la excepción y no la regla.

A su vez, la facultad dada de ampliar el objeto de una concesión vigente no puede traspasar los límites al punto de cambiar condiciones absolutamente sustanciales del contrato. Aquí se está en presencia de un nuevo contrato en los hechos, sujeto a ser otorgado a través de un procedimiento competitivo, en atención a lo que manda el TOCAF y la propia ley 19.925.

Y si no fuera así, cabe recordar entonces la vasta jurisprudencia del propio Tribunal en lo que hace a la materia, la cual afirma, sin lugar a duda alguna, que la modificación/renegociación de un contrato público puede producirse, sin perjuicio de lo cual resulta necesario para su procedencia, la configuración de los siguientes requisitos que operan como límites a la potestad modificatoria: i) Configuración de circunstancias objetivas; ii) No vulneración de normas y principios imperantes en materia de contratación administrativa y análisis de eventuales terceros afectados (v.gr. principio de concurrencia), y iii) Presencia y tutela del interés público. En mi opinión, nada de esto fue considerado ni analizado.

Por otro lado, no se puede soslayar las consideraciones efectuadas por la Asesoría Macroeconómica y Financiera del Ministerio de Economía y Finanzas en su informe, en el sentido que quedaría limitada la capacidad de establecer un proceso verdaderamente competitivo en el año 2033 para un solo aeropuerto. Y en efecto, y hasta el año 2053, para los siete aeropuertos restantes del Sistema Nacional referido, dicho Sistema queda condicionado.

Agrego que surge de los obrados remitidos que las empresas que hoy operan el Aeropuerto de Carrasco y el Aeropuerto de Laguna del Sauce, ambas son propiedad del Grupo Corporación América Airports, por lo que de concederse la ampliación proyectada (que agrega los seis aeropuertos restantes hoy operados por la DINACIA), la totalidad de los aeropuertos del Sistema Nacional de Aeropuertos Internacionales pasarían a estar operados por el mismo Grupo, lo que constituye un monopolio. Y desde allí se vulnera lo preceptuado por el



TRIBUNAL DE CUENTAS

artículo 85 de la Constitución, dado que es competencia de la Asamblea General conceder monopolios, requiriéndose para ello expresamente dos tercios de voto del total de componente de cada Cámara, lo que no se verifica en la hipótesis.

No puedo compartir que la mayoría del Tribunal haya constatado el hecho mencionado más arriba -en los términos dados en el Considerando 9)- pero no haga mención alguna a la norma constitucional vulnerada, limitándose únicamente a comunicarlo a la Comisión de Promoción y Defensa de la Competencia (también se viola el artículo 9 de la ley 18.159, agrego yo). Como es obvio, el Tribunal de Cuentas tiene las suficientes facultades de rango constitucional y legal como para expedirse en la especie y objetar la modificación contractual, sin desmedro de la comunicación a la Comisión referida.

Una cosa es detectar y señalar una eventual coordinación de ofertas en un llamado competitivo (aunque afirmo que el Tribunal también ha observado gastos al constatar tal situación) y otra cuestión es lo que nos ocupa hoy. Simplemente no se pueden comparar por ser incomparables.

Supongamos por un momento que la interpretación dada al artículo 2 de la ley 19.925 por parte de la mayoría del Tribunal sea la correcta (Considerandos 7 y 8); la misma se contradice con lo expresado en el Considerando 10). Esto es así dado que se trata de normas de idéntica jerarquía y si bien la ley 19.925 es específica para lo que hace al Sistema Nacional de Aeropuertos Internacionales; no implica un menoscabo a lo preceptuado por la ley 18.159 y menos aún a una excepción a lo impuesto por el artículo 85 de la Carta. Lo que se podría concluir es que para el Tribunal las facultades establecidas por el Legislador al Poder Ejecutivo a través de la ley 19.925 son amplísimas, pero no tanto como para que se configure un monopolio. Y entonces, ¿Cuál es la razón para que el Tribunal no haya formulado la observación correspondiente?

La adecuación a normas constitucionales y legales y a principios generales del derecho -como el de la libre concurrencia por ejemplo- no pueden quedar



TRIBUNAL DE CUENTAS

librados a la Comisión de Promoción y Defensa de la Competencia sin que el Tribunal de Cuentas se expida, sin perjuicio de la debida comunicación a dicha Comisión, a los efectos que correspondan.”

CONSTANCIA DE FUNDAMENTO DE VOTO DISCORDE DE LA MINISTRA CRA. DIANA MARCOS: “Adhiero en todos sus términos el fundamento de voto discordo del Ministro Ing. Miguel Aumento, relacionados con la propuesta de Puertas del Sur S.A., de modificación y ampliación del contrato de concesión del Régimen de Gestión Integral del Aeropuerto Internacional de Carrasco “Gral. Cesáreo L. Berisso”.”

CONSTANCIA DE FUNDAMENTO DE VOTO DISCORDE DEL MINISTRO CR. ENRIQUE CABRERA: “He votado en forma discordo la Resolución del asunto 1.1.25 de la Sesión del 6 de Octubre de 2021-expediente 4324/21, compartiendo los argumentos expresados por el Ministro Miguel Aumento para este asunto. Además agrego otros aspectos que me reafirman en mi posición que seguidamente paso a detallar:

a) Análisis de la inversión

No consta en las actuaciones remitidas otro informe técnico que evalúe las inversiones desde el punto de vista de la necesidad de infraestructura de los aeropuertos hoy operados por la DINACIA, ni surge que se revelen específicamente las obras concretas acordadas con la empresa, ni registro de las visitas propuestas. No se evalúa el cumplimiento del Artículo 4 de la ley 19925 del 18 de diciembre de 2020.

Solamente el detalle de inversión es presentado en la propuesta de la empresa beneficiaria del contrato, y no hay ningún informe técnico que sustente la inversión.

En la página de la empresa beneficiaria establece una cifra desglosada en el tiempo, sin determinar con precisión la misma,(solamente se habla de un monto de U\$S 67:000.000, de acuerdo al Anexo A de la propuesta elevada el



TRIBUNAL DE CUENTAS

26 de julio de 2021-folio N°62), y con una cadencia de integración que finaliza el 31 de diciembre de 2028.

Los informes producidos por la DINACIA y por la Asesoría Macroeconómica y Financiera del MEF se expiden en forma clara en relación al cumplimiento del Artículo 4 de la ley 19925.

La DINACIA (folios 54 a 56) en su informe del 26 de julio de 2021(misma fecha de la propuesta de la beneficiaria del contrato) se expide en los siguientes términos:

- a) Por un lado considera adecuados los montos de inversión
- b) Pone en duda el cumplimiento de la inversión en los términos que marca la ley, en la medida que “sugiere que es necesario determinar la forma de realizar la forma de realizar las inversiones necesarias de acuerdo al LAR 203,21 211, para garantizar que los servicios puedan prestarse durante los 365 día del año, las 24 horas del día, si la demanda lo requiere, tal como lo establece el artículo 4 de la ley N°19925.”

La Asesoría Macroeconómica en su informe del 30 de agosto de 2021 desarrolla algunos elementos sumamente particulares de esta inversión.

- a) Se incorporan gastos pero no ingresos (salvo los que surgen de la extensión del contrato de concesión). En efecto en el párrafo 5-folio 70, el informe dice “La empresa supone que los aeropuertos del interior tienen ingresos nulos durante todo el período”
- b) No hay certeza del monto total de Inversión, al establecerse en el informe de la empresa que se habla de un importe “máximo”, elemento que es detallado por la Asesoría Macroeconómica
- c) Las limitaciones que se dan a los futuros procesos competitivos, para la concesión del Aeropuerto de Laguna del Sauce, en la medida que el actual concesionario de dicha terminal, es parte integrante del grupo económico beneficiario del contrato analizado.

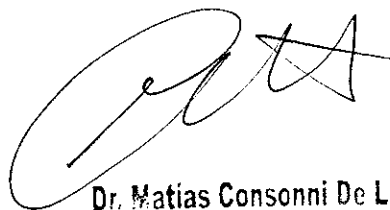


TRIBUNAL DE CUENTAS

Por lo expuesto se observa, a nuestro entender poca consistencia en los informes técnicos originada, en la falta de mayor detalle de la propuesta, en especial en la aplicación de la propuesta de inversión.

En función de lo detallado planteo mi discordia a la resolución emitida por el Tribunal, en relación a este expediente".

Im

Una firma manuscrita en tinta negra, que parece ser la del Dr. Matías Consonni De León. La firma es fluida y estilizada, con una gran 'M' inicial y una 'L' final que se extiende hacia la derecha.

Dr. Matías Consonni De León
Adscripto a la Secretana General