

UNIVERSIDAD SIGLO 21



Trabajo Final de Grado - Contador Público

Ley N°19.640 (1972) sobre Exenciones Impositivas y sus incidencias para los
Concesionarios de automóviles en la provincia de Tierra del Fuego.

Alumno: Lami Juan Pablo

Legajo: VCPB19340

DNI: 33.222.654

Año: 2019

Resumen

El año 1972 marcó un antes y un después en el entonces territorio Nacional de Tierra del Fuego. La sanción de la Ley N°19.640, cuyo objetivo principal era poblar una zona inhóspita y prevenir un posible conflicto de soberanía con el país vecino de Chile, se convirtió con el paso de los años, en la principal motivación para que varias empresas se radicaran en la provincia.

La creación de un Área Franca y Área Aduanera Especial, invitaron a que grandes industrias se instalaran modificando la matriz productiva de la Isla, quien en sus principios se orientaba hacia la explotación de sus recursos naturales. Lo más beneficioso de esta Ley para empresas y personas radicadas en la provincia fue y lo es en la actualidad, la exención de impuestos nacionales, tales como el Impuesto al Valor Agregado (IVA) y el Impuesto a las Ganancias (IG).

Todo ello, generó que familias argentinas originarias de varias provincias del territorio nacional, se radicaran en Tierra del Fuego, demandando el consumo de productos y servicios que debieron también instalarse al ritmo del crecimiento poblacional. Es así que, vinculado principalmente a los importantes salarios que percibían los empleados de fábricas, las concesionarias de automóviles se afincaron en la zona, gozando de los beneficios que prevé dicha Ley.

El presente trabajo refleja aquello que motivó a los empresarios a radicar Concesionarios de automóviles en la provincia de Tierra del Fuego y como se reflejan los beneficios de la Ley N°19.640 en la comercialización de este producto en particular y los mitos que recaen sobre esta isla y sus impuestos.

Palabras Claves

Ley N°19.640 – Tierra del Fuego - Exención – Área Franca - Área aduanera Especial

- Beneficios aduaneros.

Abstract

The year 1972 marked a before and after in the then National territory of Tierra del Fuego. The sanction of Law N° 19,640, whose main objective was to populate an inhospitable area and prevent a possible sovereignty conflict with the neighboring country of Chile, became over the years, the main motivation for several companies to settle in the province.

The creation of a Free Trade Area and Special Customs Area, invited large industries to be installed by modifying the productive matrix of the Island, which in its principles was oriented towards the exploitation of its natural resources. The most beneficial part of this Law for companies and persons based in the province was and is currently the exemption from national taxes, such as Value Added Tax (VAT) and Income Tax (IG).

All this, generated that Argentine families originating from several provinces of the national territory, were based in Tierra del Fuego, demanding the consumption of products and services that should also be installed at the rate of population growth. Thus, mainly linked to the important salaries received by factory employees, car dealers settled in the area, enjoying the benefits provided by law.

This work reflects what motivated entrepreneurs to file car dealers in the province of Tierra del Fuego and how the benefits of the Law in the commercialization of this particular product and the myths that fall on this island and its taxes are reflected.

Keywords

Law N°19.640 – Tierra del Fuego - Exemption - Free Zone - Special Customs Area -
Customs Benefits.

Índice

1. Planteamiento del problema.....	8
1.1 <i>Introducción</i>	8
1.2 <i>Problema y justificación</i>	10
1.3 <i>Hipótesis</i>	11
1.4 <i>Objetivos</i>	11
1.4.1 <i>Objetivo general</i>	11
1.4.2 <i>Objetivos específicos</i>	12
2. Marco Teórico.....	13
2.1 <i>Antecedentes históricos</i>	13
2.2 <i>Antecedentes demográficos locales</i>	14
2.3 <i>Relato cronológico de la evolución económica de Tierra del Fuego AeIAS</i>	16
2.4 <i>La Ley en particular</i>	22
2.5 <i>Profundización del tema: Concesionarios de Automóviles</i>	25
2.5.1 <i>Reseña Histórica</i>	25
2.5.2 <i>Situación Actual</i>	30
3. Metodología.....	34
3.1 <i>Tipo de estudio</i>	34
3.2 <i>Metodología para el desarrollo</i>	34
3.3 <i>Técnicas</i>	34
3.4 <i>Instrumento</i>	35
3.5 <i>Población</i>	36
3.6 <i>Criterio muestral</i>	36
3.7 <i>Muestra</i>	36
3.8 <i>Cuadro Resumen</i>	36
4. Cronograma de actividades.....	38
4.1 <i>Diagrama de GANTT</i>	38
4.2 <i>Análisis del Diagrama de Gantt</i>	39
5. Desarrollo.....	41
5.1 <i>Análisis del contexto social, económico, político y geográfico en el cual se dictó la Ley N°19.640</i>	41
5.1.1 <i>Análisis del contexto geográfico y político</i>	41
5.1.2 <i>Contexto social y económico</i>	43
5.1.3 <i>Conclusiones del análisis</i>	45
5.2 <i>Compraventa de automóviles 0km y beneficios fiscales que reporta la Ley N°19.640</i>	46
5.2.1 <i>Particularidades sobre automotores</i>	51

5.2.2 Salidas temporales.....	53
5.2.3 Conclusiones de los beneficios.....	54
5.3 Relevamiento de Concesionarios en Tierra del Fuego.....	54
5.3.1 Consultas a empresarios radicados. Entrevista.....	56
5.3.2 Asesoramiento de profesionales.....	57
5.3.3 Conclusiones del relevamiento.....	57
5.4. Ventajas y desventajas para empresarios y consumidores radicados en la provincia de Tierra del Fuego. Comparación con Concesionarios situados en el TNC.....	58
5.4.1 Recopilación y sistematización de datos.....	59
5.4.2. Análisis de datos obtenidos. Comparación con otras provincias.....	62
5.4.3 Comparación entre Concesionarios de distintas provincias.....	63
5.4.4 Conclusiones de la comparación.....	68
6. Conclusiones y recomendaciones	69
7. Referencias	72
Anexo I.....	75
Entrevista a dueño de Concesionario Oficial Nissan en Tierra del Fuego.....	75

1. Planteamiento del problema

1.1 Introducción

El siguiente Proyecto de Investigación Aplicada (PIA), está enfocado al análisis de la Ley Nacional Argentina N°19.640 del año 1972, en referencia a la radicación de Concesionarios de automóviles en la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas Atlántico Sur. Sus incidencias, efectos, complejidades, beneficios, ventajas y desventajas que conllevan los Concesionarios. Requiere del análisis de jurisprudencia actual, junto al asesoramiento de profesionales tanto para para la parte legal como impositiva.

Dicha Ley fue sancionada durante la presidencia del gobierno de facto de Alejandro Agustín Lanusse en el cual creó un régimen fiscal y aduanero para el entonces territorio nacional de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur (AeIAS), estableciendo lo que se conoce como Área Franca y Área Aduanera Especial (AAE).

El objetivo principal de la mencionada Ley, fue aumentar la actividad económica de Tierra del Fuego AeIAS, otorgando beneficios fiscales y aduaneros para una zona que por entonces se encontraba poco poblada. Era necesario además, ejercer soberanía argentina, frente a un posible conflicto con el país vecino de Chile, logrando así el establecimiento permanente de ciudadanos argentinos de otras provincias.

A su vez, esta Ley creó un sub-régimen industrial, orientado principalmente a promover la industria manufacturera y así colaborar con el desarrollo económico de la región, ideando una provincia fabril para abastecer al Territorio Nacional Continental

(TNC) de industria, principalmente electrónica. Las condiciones geo-políticas de entonces ameritaban la aplicación de incentivos para la radicación de empresas, entre los que se destacan, la reducción y/o exención de impuestos nacionales, la importación de bienes con aranceles cero y la posibilidad de vender al resto del territorio nacional sin el pago de los derechos de importación, con condiciones mínimas de producción.

Con respecto al mercado automotor, es importante destacar que los mismos gozan de un tratamiento diferente con respecto a su comercialización. Nos encontramos entonces frente a una Ley que trae consigo todo un sistema impositivo diferente para todos aquellos residentes fueguinos, ya que no se abona la totalidad de los impuestos y derechos aduaneros que gravarían dichas unidades. Esto trae aparejadas restricciones al dominio de su propiedad, debido a las condiciones establecidas en las que efectivamente los vehículos sean utilizados para beneficio de sus residentes.

Es así que, a través del presente trabajo de investigación de carácter exploratorio y descriptivo, se analizará no sólo el contexto económico-social, geográfico, económico-político en el que surge la Ley N°19.640, sino también la radicación de Concesionarios de automóviles. Evaluando los beneficios impositivos que se reflejan mediante la Ley estudiada, los que pudieron motivar la instalación de compañías del rubro automotriz.

La siguiente Investigación da respuesta a los problemas planteados mediante el desarrollo lógico de secuencias, acciones y procedimientos que permiten alcanzar los objetivos propuestos.

Como antecedentes se pueden mencionar:

- Tesis de grado, donde se analizan resultados del AAE de Argentina donde se compran los beneficios fiscales con otras áreas similares como Manaos e Iquique. Arribó (Melina, 2009)
- Doctorado en Estudios Urbanos Regionales, con el objetivo geopolítico de poblar el territorio más austral del continente, analizando el impacto de la Ley N°19.640 promovida desde el Gobierno Nacional (Barrud, 2018)
- Tesis de Graduación del año 2013, en la que hubo una investigación sobre como históricamente se conformó la organización territorial de Ushuaia y cuanto afectó la Ley N°19.640 en el crecimiento de la población (Chocron, 2013)
- Maestría en Comercio Internacional del año 2017 sobre Regímenes Arancelarios Especiales y Área Aduanera Especial de Tierra del Fuego. Analiza la distribución y el desarrollo económico en Tierra del Fuego y Manaos (Lencina, 2017)
- Tesis basada en el asesoramiento para la toma de decisiones de fabricar netbooks en Tierra del Fuego con el "Plan Conectar Igualdad", para las empresas Newsan SA y Novatec Solutions SA. (Bergues , 2014)

1.2 Problema y justificación

Se abordarán de manera integral los lineamientos de la Ley N° 19.640 y demás normas involucradas en lo referente a la comercialización de automóviles con el fin de analizar y evaluar como profesional contador, y dejar en evidencia los beneficios de la radicación de empresas de compra-venta de automóviles en la provincia. Surgen así interrogantes como: ¿Qué diferencias hay en relación a la instalación de

concesionarias en esta provincia con respecto a las demás?; ¿Qué límites pone la Ley a la comercialización? ¿Cuántas concesionarias se instalaron luego de la entrada en vigencia de la mencionada Ley?, ¿Cuántas de ellas continúan comercializando?; ¿Cómo influye la variación de precios con respecto a estos bienes afectados a la Ley?; ¿Cómo impacta en los estados contables de las concesionarias los beneficios impositivos? Todo esto permitirá conocer si es conveniente o no para un empresario, colocar un concesionario en esta zona.

1.3 Hipótesis

La Ley N°19.640 reportaría beneficios impositivos para la instalación de concesionarios en Tierra del Fuego AeIAS, debido a las exenciones y/o reducciones de impuestos nacionales y aranceles a las importaciones. En este caso el mayor beneficio es la exención del IVA para la compra de vehículos y la exención a pagar del impuesto a las ganancias al cierre de cada ejercicio fiscal de los concesionarios. Las complejidades se presentarían al momento de las ventas de los vehículos, ya que la Ley tiene ciertas limitaciones en dicho punto.

1.4 Objetivos

1.4.1 Objetivo general

Analizar la Ley N°19.640 y explicar su impacto en el beneficio de la radicación de Concesionarios automotrices en Tierra del Fuego AeIAS, con respecto a Concesionarios situados en el Territorio Nacional Continental.

1.4.2 Objetivos específicos

A los fines de cumplimentar con el objetivo principal, se prevé:

- Analizar el contexto social, económico, político y geográfico en el cual se dictó la Ley N°19.640
- Indicar los beneficios fiscales que reporta la Ley N°19.640, exponer cómo la Ley concibe la compra-venta de vehículos 0km y su utilización.
- Identificar concesionarios asentados en la provincia a partir de la entrada en vigencia de la Ley N°19.640.
- Reportar ventajas y desventajas para empresarios y consumidores radicados en la provincia de Tierra del Fuego y realizar una comparación con Concesionarios situados en el TNC.

2. Marco Teórico

2.1 Antecedentes históricos

El proceso de reorganización nacional acontecido durante los años 1862 y 1880, trajo consigo una Constitución Nacional que creó un sistema monetario, financiero e impositivo, adaptado a las realidades de aquel tiempo. Este proceso implicó todo un avance no solo en materia inmigratoria, sino también creando un sistema de economía abierta, principalmente ligada al agro. Así se abrió la puerta de nuestro país a que potencias mundiales de aquel entonces vieran en Argentina una zona económica y financiera, lo suficientemente viable para invertir.

Esto generó que se prevean también medios de comunicación y transporte para acortar las distancias entre regiones, también en vistas al crecimiento de la actividad económica principal referida.

Borruto (2010) destaca que el aumento de productividad trajo consigo demanda de mano de obra necesaria para su explotación, lo que generó la movilidad de personas de nacionalidad argentina y extranjeros en las zonas en alza. Ello provocó que, frente a la necesidad de tecnificar la forma de producir, sea necesario contar con especialistas e inversiones que por entonces Argentina carecía, motivo por el cual y ya a comienzos del Siglo XX, los inmigrantes eran protagonistas de la escena productiva nacional.

Variaciones en la economía mundial, principalmente relacionado con la crisis del '30, transformó el modelo predominante, siendo necesario ahora, virar la mirada a la producción manufacturera. Para ello, se gestó un modelo conocido como

proteccionista, cuyo objetivo primordial está relacionado con la sustitución de mercaderías extranjeras, por las producidas en nuestro país.

Entramos así en la etapa conocida como proteccionismo en la cual se establecieron barreras a ciertos productos importados que competían los internos. Esto implicó elevar los aranceles y restringir las importaciones por razones ambientales, sanitarias, etc., lo que se conoce como barreras paraarancelarias (Borruto, 2010). Hasta en algunos casos se tomó la drástica decisión de impedir la llegada de importaciones. Todo ello, conocido comúnmente como sustitución de productos, forzó de alguna manera a la puesta en marcha de industrias que fabricaran dichos bienes sustitutos, antes importados.

Se comenzó por aquellas industrias que no requerían una gran dotación de tecnologías, iniciando así, un largo período de promoción económica.

2.2 Antecedentes demográficos locales.

La provincia más austral del mundo, Tierra del Fuego AeIAS, como indica la publicación periódica de (Gobierno de Tierra del Fuego Antártida e Isla Sur, 2018), se encuentra ubicada geográficamente en el extremo Sur de América, limita al Norte con el Estrecho de Magallanes, al Sur con el canal Beagle, al Este y al Oeste con los Océanos Atlántico Pacífico respectivamente. Esto demuestra que se trata de una Isla Grande, dividida entre dos países vecinos, Argentina y Chile. Esta Isla (parte Argentina) representa el territorio argentino de mayor extensión geográfica dotado de atractivos naturales propios de una zona de montañas, bahías y mares, y por sobre todas las particularidades, puerta de entrada al continente Antártico.

A principios de los años 70, esta provincia contaba con baja densidad poblacional, totalizando aproximadamente 12.000 habitantes. Las condiciones climáticas dificultaban la permanencia, ya que se registraron situaciones climatológicas extremas en las que las temperaturas alcanzaban los 21 grados bajo cero.

En cuanto a los pobladores, es importante destacar que la mayoría de los habitantes eran de nacionalidad chilena, ligado principalmente a la preexistencia de la ciudad más austral de Chile, Punta Arenas, que para aquellos años ya concedía las características de ser una ciudad más desarrollada que Ushuaia, capital de Tierra del Fuego (Canclini, 1980).

Ello motivó a que autoridades nacionales tomarán intervención y prestarán atención a una realidad que, de no afrontar a tiempo, traería situaciones complejas en cuanto al reclamo por la soberanía de esta zona austral.

Se pensó entonces en motivar el tráfico migratorio argentino a los fines de poblar el entonces territorio nacional a través de ciertos beneficios a empresas que se radiquen en la zona.

En este contexto demográfico es que se sanciona la Ley N°19.640, en cuya exposición de motivos al Presidente de la Nación, sus autores indicaron: la situación geográfica extremadamente austral de los territorios involucrados (teniendo en cuenta sus consecuencias directas en materia de relativo aislamiento), las condiciones de vida y el grado de actividad económica.

Esta Ley contribuyó a un acelerado crecimiento poblacional, ascendiendo tras cuatro décadas de su implementación a casi 200.000 habitantes, siendo la gran mayoría de nacionalidad argentina.

2.3 Relato cronológico de la evolución económica de Tierra del Fuego AeIAS.

El análisis de la evolución económica de la zona, requiere enfocar la distribución sectorial, de manera de determinar la participación que las distintas actividades económicas que tienen en su generación.

Mastroscello (2009) considera que para ello se toman en consideración tres grandes sectores productivos: el primario que comprende la agricultura, ganadería, caza, pesca y minería; el sector secundario referido a la industria manufacturera y el tercer sector que abarca el comercio mayorista y minorista, transporte, comunicación y servicios (profesionales, domésticos, etcétera).

Con respecto al primer sector, es de destacar que, a principios del siglo XX, la economía de la región se sustentaba en la ganadería como actividad preponderante, la explotación maderera intentaba crecer y lo comercial era de poco volumen.

Las iniciativas agrícolas han sido pocas y aisladas, cuando existen zonas de la isla con condiciones satisfactorias para su desenvolvimiento mediante la aplicación de la tecnología apropiada. Se limitó principalmente a la horticultura y en general, en las periferias de las tres localidades urbanas.

Los establecimientos ganaderos ocuparon cerca de dos tercios de la superficie de la isla. Casi la totalidad de los pastizales naturales se encontraban en las regiones de estepa y el eco-entorno, lo que determina que las tierras de la región soporten la mayor carga animal media.

En cuanto a la pesca, la actividad en alta mar (pesca de altura), solo comenzó a mostrar cierto nivel de desarrollo en la década de los '90, cuando iniciaron a operar los primeros buques factoría, que procesan a bordo el producto de su captura, y los congeladores que refrigeran el resultado de ese proceso a muy bajas temperaturas. La

centolla y el centollón, eran exportados por un reducido número de empresas locales, y su captura es desarrollada en el Canal Beagle y la mayor parte de lo producido siempre se destinó a mercados externos.

Por el lado de la minería, Tierra del Fuego representa el 15% de la riqueza total generada de la producción de petróleo y gas. La explotación ha sido concesionada a firmas privadas que en su totalidad son de gran tamaño. La actividad minera debería completarse con la extracción de la turba que, si bien tiene escaso valor como fuente de energía dado su bajo poder calórico, es utilizada como insumo de industria perfumera y como mejorador de suelos.

El segundo sector, el sector manufacturero se vio favorecido por los beneficios otorgados por un nuevo régimen, la Ley N°19.640. Se trataba de una nueva Ley de promoción, basada en exenciones impositivas y arancelarias para las actividades llevadas a cabo en el ámbito de la jurisdicción fueguina, consistente en la exención de impuestos nacionales, incluyendo los aranceles a la importación de bienes.

Aunque estos atributos no fueron concebidos en forma específica para la radicación de industrias, en la práctica representaron un estímulo para ello, ya que no solo se facilitaba la importación de materias primas para su transformación en Tierra del Fuego, sino que también permitía la exportación de esa producción al sector continental del país, reteniendo para sí el valor del Impuesto al Valor Agregado de la factura por la primera venta, a través de un mecanismo de crédito fiscal presunto. Además, la normativa estableció que las ventas realizadas a cualquier lugar del país a la isla se asimilaban a exportaciones al extranjero, con el requisito de cumplir con la reglamentación aduanera y por lo tanto esas operaciones se beneficiarían con los reintegros fiscales del régimen general de las exportaciones. Las consecuencias que la Ley tuvo en términos de desarrollo fabril, han provocado que, equivocadamente, se lo

suela catalogar como un régimen exclusivo de producción integral, cuando en realidad sus beneficios abarcan un conjunto de actividades económicas que se llevan a cabo en la isla.

Menciona Ricciuti (1995) en su obra, que la tierra de la lana y la centolla se convirtió en un parque manufacturero donde las plantas electrónicas ocupaban el primer lugar, siguiéndole las textiles. En el año 1973 había 60 industrias (principalmente aserraderos) que demandaban mano de obra escasa, pero para el 84 había 173 fábricas, aumentando la necesidad de mano de obra para la producción, llegando a ocupar a 7000 operarios.

Algunos indicadores del amplio desarrollo pueden notarse en la potencia instalada, el consumo energético industrial, la cantidad de establecimientos industriales, personal ocupado y la evolución del Producto Bruto Geográfico de la industria manufacturera.

La economía de la región había crecido para la década del 90 en torno al producto manufacturero, llegando al 70% del PBI.

Las condiciones recreadas por la Ley de Promoción, beneficiaron a las industrias y a todos los habitantes, fundamentalmente de aquellos que buscaban ocupación.

En cuanto al tercer sector de la economía, también los comercios y servicios vivieron en constante expansión. De las 12.000 personas que eran por los años 60, se llegó a aproximadamente 71.000, de las cuales el 85% eran argentinos. Este crecimiento poblacional, a ritmo vertiginoso, determinó una paulatina adecuación y diversificación de la oferta comercial para satisfacer las necesidades del público local. En particular, la venta de automotores nuevos y usados, así como repuestos, tuvo en aquellos años una formidable expansión que se reflejó en la elevada proporción, que

los negocios del rubro representaban sobre el total los comercios. Por su parte, el nivel de ingresos de un segmento significativo de la población (en su mayoría operarios de fábrica), mostraban una llamativa preferencia por la adquisición de vehículos. Asimismo, y en especial en Ushuaia, se verificaron crecimientos y mejoras en los servicios turísticos, acompañado por fuertes inversiones en infraestructura, trayendo consigo actividades ligadas al transporte y agencias de turismo receptivo.

Pero, ante el crecimiento poblacional, el Estado provincial tuvo que hacer frente a varios inconvenientes por falta de infraestructura necesaria para mantener, a las dos ciudades más importantes, dotadas de los servicios básicos y necesarios.

Así, las autoridades debieron afrontar la construcción de viviendas y adecuar la estructura de salud y educación, casi de manera urgente. Esto motivó la necesidad de planificar, también políticas para que profesionales de la salud y docentes, se trasladen a la Isla.

Esta Ley de promoción y motor de la economía de la región en aquel entonces, preveía que a los 10 años de vigencia el Poder Ejecutivo debería hacer una revisión de la misma para evaluar sus fines. Así en 1983 el Poder Ejecutivo dictó una serie de Decretos, dando así comienzo a una debilitación del sistema. En primer lugar, la exención a los derechos de importación sólo serían aplicables a la importación de mercaderías cuyo destino fuera su transformación o utilización por el sector industrial y sólo se otorgarían con destino a las actividades conocidas como prioritarias, como ser: matanza de ganado, conservación de frutas y legumbres para consumo local, elaboración de pescados, artículos de aguas y gaseosas para consumo local, refinería de petróleo y derivados de la turba, fabricación de electrónicos y exención del 50% de productos para empresas que ya estén en marcha y produciendo, aun no siendo prioritarias.

Para la instalación de nuevas empresas y la ampliación de las ya existentes, se estableció un sistema de consulta obligatoria a la Secretaria de Industria y Minería y a la Secretaria de Planeamiento de la Presidencia de la Nación. De esta manera, el territorio perdió la autoridad de decisión de proyectos de radicación de empresas y a partir de entonces el proceso de desarrollo comienza a detenerse.

Sin embargo y pese a lo antedicho, en el año 1988, un nuevo Decreto Nacional prorrogó el régimen hasta el año 2003 y agregó que para cada producto debería existir un proceso de transformación tipo al que deberán adecuarse todas las industrias instaladas. Se intentó ajustar la nomenclatura arancelaria para proteger la industria de barreras arancelarias y paraarancelarias de competencias extranjeras.

Ya en el año 90, una nueva Resolución del Ministerio de Producción, disminuyó los derechos específicos a más del 50%, exponiendo al sector industrial a la competencia con productores del exterior. Estos derechos específicos, son derechos de importación que se expresan mediante un valor predeterminado por unidad de medida de la mercadería que se trate. Esta resolución colocó a algunas empresas ante la necesidad de sustituir y discontinuar la fabricación de productos para incorporar importados. Una corriente aperturista condujo al sector a una situación crítica. Como consecuencia, se dejaron de producir equipos de audio ya que la protección arancelaria favoreció a los importadores que trajeron nuevos modelos coreanos y chinos a precios insostenibles para el costo fueguino.

Es importante analizar que, a principios de la década del 90, el salario de los trabajadores de la industria de Tierra del Fuego, era hasta 20 veces mayor que en China. Por esto, la crisis de la industria comenzó a pensarse debido a que, en un contexto económico reportaría más rentabilidad importar los productos que comprar la materia prima y realizar el proceso de ensamble en la Isla.

Así, el creciente contrabando de productos y la imposibilidad de un efectivo control, trajo aparejada la dificultad de limitar el ingreso de productos que competían directamente con los fabricados en la provincia por sus bajos costos, saturando un mercado con límites muy definidos.

Es indudable que los regímenes de promoción debieron y deben ser analizados por economistas, siendo que cualquier decisión que quiera reconsiderar estos sistemas de desarrollo poblacional, debería tener en cuenta contextos internos nacionales y externos, internacionales.

El desmantelamiento del andamiaje legal y arancelario se dio en conjunto con la apertura de la competencia externa, en especial de las exportaciones de bienes durables y semidurables del resto del mundo. Esto provocó también que ante el cierre de varias empresas fueguinas, se firmara un nuevo Decreto Nacional que permitió poner en marcha un régimen de sustitución de procesos productivos para las empresas beneficiadas por la Ley N°19.640. Se le permitió sustituir productos que no reemplacen a otros que se fabriquen en el resto del continente. Además, el estado provincial será ahora el que tenga el control previo del cumplimiento de los proyectos industriales de la Ley.

Las permanentes modificaciones a este régimen de promoción solo transitaron caminos arancelarios e impositivos, pero desconocieron las formas de estimular la expansión del sector. No se fomentaron áreas de desarrollos de nuevos productos y la mano de obra no fue debidamente capacitada en informática y robótica por ejemplo.

El modelo económico provincial, necesitaba abarcar áreas que procuren vincular el sector industrial en conjunto con el educativo y el empresario. Estas combinaciones generarían acciones innovadoras y de alta tecnología con mayor

participación de especialistas, técnicos y profesionales, promocionando industrias con mayor capacitación, disciplina para el desarrollo de nuevos productos.

2.4 La Ley en particular

En el mes de mayo de 1972 el entonces gobierno de facto del Presidente Alejandro Agustín Lanusse, promulgó la Ley N°19.640, creadora del AAE para la provincia. Esta ley implicó un régimen fiscal y aduanero distinto al del resto del país a los fines de fomentar la actividad económica y poner fin de manera urgente a la situación de soberanía que se veía cada vez más compleja.

Para mejor comprensión del tema, es importante destacar algunos conceptos:

- Área Aduanera Especial o conocido por su abreviatura también AAE, se denomina a aquel territorio en el cual se aplica un sistema especial arancelario y de prohibiciones de carácter económico a las importaciones y a las exportaciones.
- Zona Franca es aquella zona libre de impuestos nacionales, siempre que ellos no tengan afectación específica en su recaudación superior al 50%.
- Territorio Continental Nacional, llamaremos a todo el resto del territorio argentino, sin la Provincia de Tierra del Fuego.

Los beneficios otorgados, cumplieron rápidamente su objetivo, generando proyectos para la radicación de industrias manufactureras, siendo necesaria la reglamentación de un Sub-régimen industrial más estricto y delimitado en la producción de electrónicos.

Esta ley permitía que las empresas se abastezcan de insumos en condiciones ventajosas, llegando rápidamente a operar más de 20 fábricas a 6 años de su sanción, empleando a más de 600 familias fueguinas (INFOLEG, 2018).

Es importante tener en cuenta los aspectos más trascendentales como lo son los beneficios fiscales para las actividades llevadas adelante en el Territorio Nacional. Se eximió de impuestos nacionales, incluida la importación de bienes. Para las empresas que se radicaron, trajo aparejado la facilitación de importación de materia prima y la exportación de la producción final al Territorio Nacional Continental (TNC) lo que incluía al resto de Argentina, reteniendo el valor del impuesto al valor agregado de la factura por la primera venta. También se especificó que aquellas ventas realizadas desde cualquier punto a la zona serían consideradas como exportaciones al extranjero, intentando generar de este modo que las operaciones se vean beneficiadas con los reintegros fiscales generales de las exportaciones, cuyo objetivo principal consistía en compensar los sobrecostos de transporte.

Con todo ello, se lograría alcanzar grandes escalas de producción y claro está, generando demanda de mano de obra de operarios.

En definitiva, y para una comprensión clara, el Contador Rivero (Rivero , 2010) expresa:

En Tierra del Fuego, no se pagan impuestos a las ganancias a la importación ni a la exportación, IVA, Impuesto a las Ganancias, Bienes Personales, Impuesto a la Transferencia Inmobiliaria (ITI), Impuestos internos; impuesto nacional de emergencia a las tierras aptas para la explotación agropecuaria; impuesto sobre las ventas, compras, cambio o permuta de divisas; y otros impuestos nacionales que puedan crearse en el futuro.

Como menciona Ramirez (2010) en la exposición los motivos elevados al Presidente Lanusse, junto con el proyecto de Ley, el Ministro de Hacienda y Finanzas, Sr. Cayetano Antonio Licciardo, estos se refirieron al proyecto diciendo que:

Han debido prever soluciones específicas, antes inexistentes, para facilitar una adecuada competencia de la producción nacional del resto del país en estas áreas, sin que ello, a su vez, implicara un menoscabo o anulación para la obtención de las finalidades perseguidas en el Territorio Nacional.

Es así que en la Provincia de Tierra del Fuego, se creó un régimen en el cual no se pagan impuestos a la exportación ni a la importación, Impuesto al Valor Agregado, Impuesto a las Ganancias, Bienes Personales, Impuesto a las Transferencias, Impuestos Internos y Nacionales.

Esto rápidamente benefició a que grandes empresas mundiales como Sanyo, Philips, BGH, Grunding, Motorola, entre otras menos destacadas, rápidamente encuentren en la Isla un ambiente propicio para desarrollar su industrialización (CAFED, 2008).

El sub-régimen industrial se mantuvo abierto hasta el año 1989. A partir de entonces, una serie de decretos indujeron aperturas parciales, orientadas a fortalecer un perfil sectorial apoyado en la electrónica y prorrogaron los beneficios hasta el año 2023, en consonancia con el régimen promocional de Manaos.

Consecuentemente, y para las empresas radicadas en la provincia y con proyecto aprobados con anterioridad a 1989, se contribuyó de esta forma a contar con

cierta previsibilidad de evolución, contemplando y creando normativa de sustitución de productos, como así también la extensión de plazos de garantía hasta el 2023.

En el año 2003, se incorporó a la normativa, el Decreto 490, permitiendo la radicación de nuevas empresas, intentando optimizar la capacidad ya instalada.

2.5 Profundización del tema: Concesionarios de Automóviles

2.5.1 Reseña Histórica

En el caso particular que nos ocupa, y siendo nuestro objeto de análisis la incidencia de la Ley en la comercialización de automóviles mediante Concesionarios en la provincia de Tierra del Fuego AeIAS, es importante se tenga en cuenta una serie de consideraciones previas.

Los automotores tienen un tratamiento diferente. El fueguino residente en la provincia, al comprar un automóvil, tiene derecho a no pagar la totalidad de los impuestos aduaneros que gravan la unidad. Esto trae aparejada la restricción al dominio y al uso de los rodados que varían conforme los años.

Numerosa normativa, además de la estudiada Ley N°19.640 genera un plexo legal en el cual se enmarca la comercialización de los automóviles. Entre ellos encontramos el Decreto Nacional 9.208/72 el que suspende la importación al Área Aduanera Especial de los automotores de origen extranjero a que se refiere el artículo 20° de la Ley N° 19.135 (usados), y la de los automotores que hubieran sido definitivamente librados al consumo con anterioridad, sea en la citada área o en el resto del Territorio Continental de la República.

Otro punto a considerar tiene relación con los tramites registrales necesarios para que efectivamente el rodado quede liberado. Al ser adquirido en área de incumbencia de la Ley N°19.640, se debe hacer una inscripción registral. Ello lo indica el digesto parte quinta inscripción inicial de automotores afectados al régimen de la Ley N°19.640, estableciendo que se deberá dejar constancia en la parte de observaciones de los elementos de la solicitud tipo, en la carátula del legajo, en la hoja de registro y en el título, que se trata de un automotor sometido al régimen de dicha Ley. Asimismo, se consignará en la hoja de registro que no se podrá operar el cambio de radicación del automotor fuera del territorio de la Provincia. Así lo reglamenta el Decreto N°654/94 para los automotores nuevos importados y el Decreto N°9.208/72 (modificado por el N°140/85) en su artículo 21, para los autos nacionales.

En el caso particular de los automóviles nacionales, la reglamentación está dispuesta por el Decreto Nacional 9208/72, tal como se mencionó con anterioridad, estableciendo que aquellos bienes durables de uso, como los automotores, podrán reincorporarse al Territorio Nacional Continental (TNC) con la condición de la previa devolución de los porcentajes correspondientes a los beneficios que hubieran gozado en ocasión de su previa exportación. Quien realiza este cálculo es Aduana, debiendo actualizar el índice de precios mayoristas, publicado por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC, 2018). La normativa establece los siguientes porcentajes en relación al plazo de uso del rodado a liberarse: a) Dentro del primer año de efectuada la exportación al Área Aduanera Especial, el 100%; b) Dentro del segundo año, el 80%; c) Dentro del tercer año el 50%; d) A partir del tercer año, libre de devoluciones. En todos los casos la autoridad aduanera será la encargada de controlar que los automóviles hayan sido efectivamente utilizados por los ciudadanos, empresas o instituciones fueguinas.

En el caso de automóviles nuevos importados, el Decreto Nacional N° 654/94 establece que para ser nacionalizados deberán pasar dos años contados a partir de la fecha de su patentamiento, a condición de la prevista devolución al fisco de los siguientes porcentajes de los importes totales correspondientes a las exenciones arancelarias e impositivas de que hubiera gozando en ocasión de su importación al Área Aduanera Especial. La misma establece la siguiente forma del cálculo: a) Dentro del tercer año, el 80%. b) Dentro del cuarto año, el 50%. c) Dentro del quinto año, el 20%. d) A partir del quinto año cumplido en adelante, libre de devoluciones.

Resulta ahora referirse a las consideraciones previstas para los automotores usados importados. La prohibición de autos importarlos es la excepción a la regla. Otra de ellas es la referida en la Resolución de Aduanas N° 1.568/92. El régimen (beneficio) es el legislado en el apartado 2 del Anexo III “A” de la resolución citada, que expresa: “automotores de propiedad de ciudadanos argentinos con una residencia en el exterior no menor a un año que retornen para residir definitivamente en el país”. Estas excepciones están debidamente reglamentadas por la autoridad de control. Como se observa, se impone la carga de cumplir con los condicionamientos que tiene la mercadería.

Indica Mastroscello (2009):

En particular, la venta de automotores nuevos y usados, así como la de repuestos, tuvo en los años 94’ una formidable expansión, reflejada en la elevada proporción –más de una quinta parte– que los negocios del rubro representaban sobre el total de establecimientos. (p.56)

La Resolución 1.568/92 modificación de la Resolución N° 5.107/80 impone que la propiedad, posesión, tenencia o uso de los automotores, motociclos,

velocípedos no pueden ser objeto de transferencia por un lapso de un (1) año, a contar de la fecha de su libramiento. Resulta de la misma Resolución mencionada las sanciones que corresponden por el incumplimiento de las condiciones. El punto 20 dice claramente que el incumplimiento de las condiciones impuestas en los Puntos 11 y 12 de este Anexo será sancionado con el comiso del automotor. En el caso de detectarse que un rodado ingresó con una excepción a una prohibición aduanera y ésta fue incumplida, se configuraría la infracción que describe al art. 965 en los incisos a y b del Código Aduanero.

El que no cumpliera con la obligación que hubiera condicionado el otorgamiento de: a) una excepción a una prohibición a la importación para consumo o la exportación para consumo, será sancionado con el comiso de la mercadería en infracción; b) una exención total o parcial de tributos que gravaren la importación para consumo o la exportación para consumo, será sancionado con una multa de 1 a 5 veces el importe actualizado de los tributos dispensados; c) un estímulo a la exportación para consumo, será sancionado con una multa de 1 a 5 veces el importe actualizado del estímulo acordado. Respecto del inciso b) es dable agregar que la Ley N°19.640 establece un régimen de exenciones impositivas otorgándoles a los habitantes de Tierra del Fuego beneficios tendientes a elevar la capacidad adquisitiva de los habitantes, imponiéndoles a cambio la obligación de cumplir con determinados condicionamientos.

A los fines de proteger la economía local y nacional y para evitar el aprovechamiento indebido de los beneficios fiscales, se establece la regulación referida a la posibilidad de sacar temporalmente de la provincia, los automóviles por tiempo determinado. Es así que la Resolución 4712/80 actualizada por la Resolución 17/98 reglamenta la entrada y salida temporal de los vehículos, refiriéndose a los

transportes particulares como de los vehículos de carga. En ambos casos es necesaria la autorización aduanera local. En el caso de los vehículos particulares, podrán ausentarse hasta un máximo de 120 días por año, siendo las salidas sin límite, hasta completar el término mencionado, pero no pudiendo exceder el término de 60 días.

La regulación de la Ley N°19.640, trae entonces una excepción al Código Aduanero para determinados casos y como cualquier otro régimen exige ciertos compromisos, como es en este caso el retorno del vehículo en el mencionado término. Se establece también que frente a la imposibilidad de regresar a la Isla en el término señalado, el interesado se pueda comunicar con la aduana más cercana e indicarles las razones y el tiempo de demora que conllevará.

Luego y, salvado el inconveniente que impidió su retorno dentro del plazo, el interesado solicitará el levantamiento de la medida cautelar que pesa sobre la unidad. En ese acto, la aduana establecerá un plazo perentorio, contado desde el levantamiento de la interdicción, al sólo y único efecto de su retorno a la provincia. Si no se cumple con estos pasos y la unidad ingresa fuera del término establecido o bien no ingresa a la zona, la aduana solicitará el secuestro de la misma e iniciará las medidas legales pertinentes, por infracción al Artículo 970 del Código Aduanero. Ahora bien, en el caso de vehículos para transporte de carga, que se encuentran afectados a la ley e inscriptos como tales en el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor, podrán también ser autorizados a egresar temporalmente en las Aduanas de Ushuaia o Río Grande, por un plazo de hasta 40 días, sin límite de veces, sin necesidad de constituir garantía y bajo el compromiso del interesado de efectuar el retorno en término.

Es importante destacar aquellas diferencias esenciales que distinguen concesionarios de Agencias Oficiales. En primer lugar, las Agencias no son

propietarios de los vehículos, lo que implica menores desembolsos. Además, se necesita menor estructura, menor cantidad de empleados y, no es obligatorio mantener un taller, ni adquirir repuestos. Su función es más acotada que la de un concesionario, actúa como nexo entre cliente y concesionario (quien entrega la unidad una vez adjudicada).

El concesionario de una empresa automovilística adquiere los vehículos para revenderlos posteriormente, con un margen de ganancia prefijado por el propio fabricante; se ocupa además de la asistencia técnica a los clientes. La figura del concesionario ha substituido casi completamente en el campo automovilístico al comisionista, que trabajaba en nombre y por cuenta de terceros (Motorgiga, 2018).

Más adelante en el desarrollo, específicamente en el punto 5.3 se verán detallados los beneficios fiscales que esta Ley consigue.

La Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina afirma en su página de organismo oficial ACARA (2017):

Este departamento notifica y asesora a nuestros asociados en todo lo concerniente a la legislación tributaria vigente a nivel Nacional- Provincial - Municipal y todos los cambios que surgieran en este marco. Asiste profesionalmente a los concesionarios del país y confecciona las presentaciones en materia tributaria a los organismos de los diferentes niveles de gobierno.

2.5.2 Situación Actual

En cuanto a los Concesionarios, su radicación en la ciudad luego de la entrada en vigencia de la Ley N°19.640 y su posterior desempeño, han dado lugar a múltiples cuestiones a tener en cuenta a la hora de estudiarlas.

En primer lugar, es importante destacar que desde hace ya varios años, se ha puesto en el centro de análisis de la Ley, el tratamiento que las concesionarias daban a la comercialización de vehículos 0km, ello en virtud de la comparativa de precios de venta de los mismos. Se llegó a considerar, tras un informe presentado por el Estudio Jurídico del Dr. Federico Rauch, abogado local, que los ciudadanos fueguinos no gozaban, en definitiva, de las exenciones impositivas por lo que acusó a las empresas concesionarias de transgresoras de la Ley N°19.640. Dicho autor señaló que “a partir del año 2002 la renta fue apropiada por quienes venden esos vehículos, por los concesionarios o importadores oficiales de los vehículos” (Rauch y Asoc., 2010).

En los años siguientes, en el mismo sentido en una entrevista pública Rauch (2014) indicó:

La carga impositiva está integrada por el IVA y algunos otros impuestos menores que suman un 30 o 28% que es lo que el Estado nacional le cobra a cada persona que compra un vehículo en el resto del país; esas cargas se hacen sobre el valor de la primera factura del fabricante o importador que se la emite a su representante o concesionario oficial y sobre esos valores que obligatoriamente deben suministrar a la Secretaría de Comercio e Industria de Nación, y sobre esos valores el Estado aplica los impuestos o derechos aduaneros que terminan componiendo el precio final al público.

En el año 2010 la Comisión Nacional de defensa de la Competencia, decidió abrir un sumario frente al cobro de vehículos 0km casi al mismo valor que en el continente, en virtud del cual se investigaría si efectivamente hubo a lo largo de estos años, violaciones a las normas vigentes, argumentando las concesionarias que los

precios los coloca el mercado en el libre juego de oferta y demanda, teniendo en cuenta, además, la diferencia salarial y poder adquisitivo de los residentes de la provincia. El sumario en cuestión fue finalmente resuelto a favor de los consumidores, cuatro años después. (CNCD Resolucion N 42, 2014)

Sin perjuicio de lo mencionado en el párrafo anterior, se procedió a la apertura de un proceso penal, indicando como presuntos infractores a las concesionarias Ford, Volkswagen, Renault, etc., a los fines de la colocación de las respectivas multas por la presunta violación a la Ley y sus beneficios, que no solo deben reportarse para los empresarios sino para los consumidores de servicios que deberían gozar de esos beneficios reflejados en el precio de los productos, en este caso, los automóviles 0km. La investigación se orientó entonces en dos partes, una como una conducta imputable al fabricante o importador y la otra a las concesionarias oficiales, peritando los ejercicios contables.

Interesante iniciativa surgió de miembros del Concejo Deliberante de la ciudad en la cual se propuso que Concesionarios y agencias de autos exhiban los precios de los vehículos diferenciado el precio de los vehículos en la provincia, en comparación con el precio del país. La negativa por parte de los comerciantes fue rotunda argumentando que los precios varían en cuanto a los costos de flete y trámites aduaneros y de gestoría.

Por su parte y en una consulta de entrevista radial, en el acalorado debate entre concesionarios y concejales, el dueño del Concesionario Ford radicada en la provincia, Sevillano (2016) destacó:

Hay unidades en las que se refleja (la diferencia de precios) más que en otras.

Por ejemplo, en un auto normal, un tipo suburbano, tiene un 21% que sería del

IVA. En las camionetas el IVA es del 10,5% y ahí uno ve más chica la diferencia. Ese 10,5% lo pone Nación, porque así tiene gravadas las camionetas y es un fomento para que la gente trabaje. El IVA para los utilitarios, sea como exención en Tierra del Fuego o como pago en el continente es de 10,5 %.

3. Metodología

3.1 Tipo de estudio

Para el presente trabajo se utilizó un método de tipo descriptivo, debido a que el objeto de estudio, si bien es conocido y ha sido trabajado, a través de su estudio se busca describirlo de forma exhaustiva para conocer el motivo por el cual se considera provechoso instalar concesionarias de automóviles 0km en la provincia de Tierra del Fuego. Se consideró comenzar por el análisis de la Ley N°19.640 y su tratamiento en cuanto a la comercialización de vehículos con las referidas condiciones.

También se considera a esta investigación, de tipo exploratoria ya que, si bien se trata de un objeto conocido, no lo es en demasía, buscando así aquellos aspectos de la realidad que a la fecha no han sido abordados en profundidad. A través de lo tenido en cuenta en el marco teórico anterior, se realizará el análisis y la investigación pertinente con el fin de descubrir nuevas ideas y relaciones nuevas.

3.2 Metodología para el desarrollo

La metodología utilizada fue de tipo cualitativa, debido al análisis exploratorio realizado. A tales fines se indagó desde el abordaje de la subjetividad, entendiendo los motivos y el contexto en virtud del cual surge esta Ley N°19.640 para así comprenderla acabadamente.

3.3 Técnicas

Las técnicas utilizadas en la recolección de la información para desarrollar el tema seleccionado, fue en primer lugar el análisis de contenido ya que la misma permite analizar leyes, noticias, publicaciones y cualquier otro tipo de escritos que

permitan recopilar información. Dando cuenta que el objeto de estudio es la Ley N°19.640 y el comportamiento del empresario al momento de radicar su empresa en la ciudad, es que surge necesario primero conocer el contexto histórico, geográfico y político en la cual surgió la mencionada Ley y como le da tratamiento a la temática de los vehículos. Para ello surge necesaria la utilización de la grilla de análisis para tener allí ordenada y organizada la información a la que se accede.

Asimismo, se utilizó la técnica de entrevista como recurso de complejo acceso, pero de importantes características ya que a través de las mismas se accede a la información por parte de aquellos agentes que participan activamente en la aplicabilidad de la Ley en cuestión, obteniendo resultados contextualizados y holísticos de sus propias palabras. Dicha técnica es la entrevista de tipo dinámico (Jurgenson, 2014), sobre los objetivos a obtener información bajo un instrumento de guía de pautas.

Otra técnica prevista es la relacionada con la observación participante, en la cual siendo testigo presencial de lo que se analiza, observando y analizando cómo se implementa la Ley estudiada, en el contexto seleccionado.

3.4 Instrumento

Como correlato de lo mencionado anteriormente, se confeccionó una grilla de análisis correspondiente a la técnica de análisis de contenido. Por otro lado, considerando como técnica apropiada la observación participante se optó por la utilización del diario de campo/cuaderno que permitirá la toma de datos relevantes. Por último y en lo que respecta a entrevistas, se optó por confeccionar una de tipo dinámico (Jurgenson, 2014). Se acompaña una guía de pautas a considerar en cada una de ellas a los fines de optimizar el tiempo dedicado de los actores a la hora del relevamiento de la información.

3.5 Población

Concesionarios radicados en la ciudad provincia de Tierra del Fuego, a partir de que entrara en vigencia la Ley N°19.640.

3.6 Criterio muestral

El muestreo es realizado por el método no probabilístico, seleccionado de manera intencional. Con este método se comparten características similares que puedan brindar mayor información para cumplir con los objetivos de este proyecto.

3.7 Muestra

Como muestra se toma el Concesionario Oficial Nissan, radicado en Tierra del Fuego. Considerándose una muestra representativa, ya que posee dos Concesionarios en la isla, ubicados en las ciudades más importantes.

3.8 Cuadro Resumen

Tabla 1.

Técnicas, metodología e instrumentos. Elaboración propia del autor.

Objetivos específicos	Metodología	Técnica	Instrumento
Analizar el contexto social, económico, político y geográfico en el cual se dictó la Ley N°19.640	Cualitativo	Análisis de contenido	Grilla de análisis
Indicar los beneficios fiscales que reporta la Ley N°19.640 y explicar cómo la Ley concibe la compra-venta de vehículos 0km y su utilización	Cualitativo	Análisis de contenido	Grilla de análisis
Identificar concesionarios asentados en la Provincia a partir de la entrada en vigencia de la Ley N°19.640	Cualitativo	Entrevista/ Observación participante	Guía de pautas
Reportar ventajas y desventajas tanto para empresarios como para consumidores radicados en la provincia de Tierra del Fuego.	Cualitativo	Análisis de contenido	Grilla de análisis

Resumen de metodología utilizadas con el fin de cumplir los objetivos específicos propuestos.

Para cumplir con las actividades reflejadas en la Tabla 2 que continua, en pos de alcanzar los objetivos específicos, ya mencionados al inicio de la lectura, y en alineación con el objetivo general es que se propone el desarrollo de una investigación básicamente cualitativa en base a un estudio descriptivo.

4. Cronograma de actividades

4.1 Diagrama de GANTT

Tabla 2.

Cronograma de Gantt. Elaboración propia.

N°	Ley N°19.640 (1972) y sus incidencias para Concesionarios de Automóviles en la provincia de Tierra del Fuego.	21/07/2018	14/08/2018	07/09/2018	28/09/2018	21/10/2018	14/11/2018	07/12/2018	28/01/2019	21/02/2019	14/03/2019	07/04/2019	28/04/2019	21/05/2019	14/06/2019	07/07/2019	28/07/2019	21/08/2019	01/09/2019	07/09/2019	21/09/2019	
1	Análisis de la normativa legal y contexto Ley N°19.640																					
2	Profundización del tema: Concesionarios de Automóviles																					
3	Compra venta de automóviles y exenciones legales																					
4	Relevamiento de dato de Concesionarios en Tierra del Fuego																					
5	Consultas a empresarios radicados. Entrevistas																					
6	Asesoramiento de profesionales. Experiencias																					
7	Recopilación y sistematización de datos obtenidos. Estadísticas																					
8	Análisis comparativo de experiencias en otras provincias																					
9	Conclusiones y recomendaciones																					

Propuesta de investigación. Actividades a llevar a cabo

4.2 Análisis del Diagrama de Gantt

La actividad N° 1: avanza en el análisis de la normativa legal y contexto de Ley N°19.640. Estudio de la Ley N°19.640 en el contexto social y económico en el que se sancionó y la normativa legal en la que está inserta para conocer su dinámica en torno a demás plexo vigente.

La actividad N° 2: profundiza el tema de concesionarios de automóviles. La normativa estudiada en el punto anterior permitirá abocar la atención en el tratamiento que reporta la Ley N°19.640 a la compraventa de automóviles, entendiendo las ventajas y desventajas con relación a la misma acción en otros puntos del país.

La actividad N° 3: la compraventa de automóviles y exenciones legales. Luego de conocer en profundidad la normativa, será necesario conocer como es el mecanismo que importa exceptuar a los automóviles de impuestos por radicarse en la provincia. Para esto será necesario instruirse en los procesos legales y administrativos pertinentes.

La actividad N° 4: se hace un relevamiento de todos los Concesionarios en Tierra del Fuego para determinar cuántas son y principalmente desde cuándo se encuentran radicadas en la ciudad, será el comienzo para luego conocer sus experiencias en el contexto de la Ley en estudio.

La actividad N° 5: consultas a empresarios radicados en la provincia. Entrevistas para conocer sus experiencias y profundizar en los puntos que tuvieron en cuenta al momento de radicar su empresa en la provincia, permitirá luego hacer una evaluación que sirva de base al momento de prestar asesoramiento como profesional en la temática.

La actividad N° 6: asesoramiento de profesionales. Experiencia: Tomar contacto con los profesionales contadores y abogados que asesoran en cuento a los procedimientos contables, financieros y legales, permitirá tener en cuenta la casuística de aquellos asuntos que se han presentado en la provincia en relación a la Ley N°19.640 y el plexo normativo a la acompaña.

La actividad N° 7: recopilación y sistematización de datos obtenidos. La correcta compilación y sistematización de datos, permitirá hacer un estudio comparativo, destacando las similitudes y diferencias de experiencias de empresarios, casuística concurrente y datos concretos que permitan el estudio de la situación actual.

La actividad N° 8: análisis comparativo de experiencias en otras provincias. Analizada y estudiada la situación en esta provincia, será necesario conocer las experiencias en otras regiones del país a los fines de destacar las ventajas y desventajas de la misma.

La actividad N° 9: cierre con conclusiones y recomendaciones. Tras el análisis y estudio exhaustivo de la información y desde las herramientas proporcionadas a lo largo de la carrera de grado en curso, concluir con aquellos aspectos a tener en cuenta, asesorando a los empresarios sobre conveniencia, modo y proyección a futuro, que reporta la puesta en funcionamiento de un concesionario en esta provincia.

5. Desarrollo

5.1 Análisis del contexto social, económico, político y geográfico en el cual se dictó la Ley N°19.640

El presente apartado, propone un acercamiento al contexto social, económico, político y geográfico en el que se sancionó la Ley N°19.640 para su profundización y entendimiento

5.1.1 Análisis del contexto geográfico y político

Tierra del Fuego AeIAS presenta una peculiar condición por su clima y geografía, alcanzando una temperatura media anual de 9.4 °C de máxima y 1.9 °C de mínima, con décimas bajo cero en invierno. Quienes habitan esas tierras, en la mayoría de los casos, lo hace en búsqueda de un particular estilo de vida que tiene que ver con incentivos económicos mayores que en el resto del continente.

Por sus características geográficas de montañas, bosques, lagos y lagunas, Tierra del Fuego AeIAS resulta ser un atractivo para los lugareños y turistas que visitan la provincia para realizar actividades en la naturaleza aprovechando sus marcadas estaciones con nieve durante todo el invierno y días de sol en verano.

Teniendo en cuenta su ecosistema, la provincia se divide en tres zonas productivas altamente diferenciadas. El norte, ofrece estepas y llanuras desprovistas de tupida vegetación, lo que permite contar con grandes extensiones de campos aptos para la ganadería y agricultura. En el centro, la industria maderera y la extracción y comercialización de turba, resultan ser la actividad principal de los lugareños de la ciudad de Tolhuin (en idioma Shelk'nam, "Corazón de la Isla"). El sur, donde se

encuentra la ciudad capital de Ushuaia, representa la zona de montaña y lagos, siendo su principal actividad, la turística por su entorno natural que la caracteriza.

La provincia se divide políticamente en departamentos y utiliza el sistema de ejidos no lindantes para sus municipios y comunas.

DEPARTAMENTOS		MUNICIPIOS
Antártida Argentina	Abarca la totalidad de la Antártida Argentina, salvo las Islas Orcadas del Sur	No tiene asignada cabeza departamental. Hay seis bases científicas permanentes y siete que se habilitan en verano.
Islas del Atlántico Sur	Conformado por las Islas Malvinas y los archipiélagos agrupados con el nombre de Antillas del Sur	Argentina ejerce su reclamo legítimo enmarcado en el derecho internacional, exigiendo al Reino Unido el cumplimiento de las resoluciones de las Naciones Unidas.
Río Grande	Ubicado en el sector norte de la Isla Grande de Tierra del Fuego	Río Grande
Ushuaia	Comprende el sector sur de la parte Argentina de la Isla Grande de Tierra del Fuego	Ushuaia
Tolhuin	Comprende el sector central de la Isla Grande de Tierra del Fuego	Tolhuin

Figura 1. División política de Departamentos y municipios. Fuente: (ODS, 2017)

Los departamentos de la provincia son cinco:

- Antártida Argentina
- Islas del Atlántico Sur
- Río Grande
- Tolhuin
- Ushuaia

Tierra del Fuego es la más nueva de las provincias argentinas. En 1986, el Poder Legislativo Nacional aprobó convertir el hasta entonces Territorio Nacional de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur en una nueva provincia. La Ley

23.775 que lo establecía se promulgó recién el 26 de abril de 1990. La provincia aprobó su constitución provincial en 1991.

Entre el golpe de 1966 al presidente Illia y el año 1983 que marcó la transición hacia la democracia, se pueden desglosar en tres etapas. La primera con 3 gobiernos sucesivos (1966 y 1973). La segunda el intervalo de los gobiernos peronistas (1973 y 1976) finalizando en la tercer etapa del retorno a un régimen militar con varios gobiernos que se sucedieron y conocido como “el Proceso (1976 y 1982). La gestión del presidente Lanusse comenzó con un buen diagnóstico de la crisis, sin embargo, no fue un mandato sencillo. (Floria & García Belsunce, 2016)

5.1.2 Contexto social y económico

La Ley N°19.640 promulgada en el año 1972, creó una de una zona franca, estableciendo un régimen particular, fiscal y aduanero anhelando un aumento de la producción económica e industrial, lo que generó la radicación de decenas de fábricas en la provincia. El objetivo, además de impulsar la actividad económica en la región, fue el de poblar el extremo sur del país, ya que para aquel entonces en la provincia había unos 13 mil habitantes aproximadamente, de los cuales casi un 40% era de origen extranjero (mayoritariamente chilenos).

Producto de nuevas ofertas laborales, Tierra del Fuego recibió migración de todas las provincias del continente, quienes fueron asentándose en las ciudades más importantes de la Isla. Para el año 2010, del total de los residentes de la provincia el 65% eran inmigrantes y el restante 35% correspondía a los nacidos en la isla, porcentajes alentadores en cuanto al crecimiento poblacional de argentinos venidos y nacidos.

Con el correr de los años Tierra del Fuego AeIAS pasó de tener una población de 13.527 habitantes a principios de los años 70 a 127.205 según el último Censo Nacional del 2010.

Censos Nacionales	Población
1895	477
1914	2.504
1947	5.045
1960	7.955
1970	13.527
1980	27.358
1991	69.369
2001	101.079
2010	127.205

Tabla 3.

Evolución histórica de la población total según censos de población. Total Provincia de Tierra del Fuego. Años 1895/2010. Fuente: (INDEC, 2010)

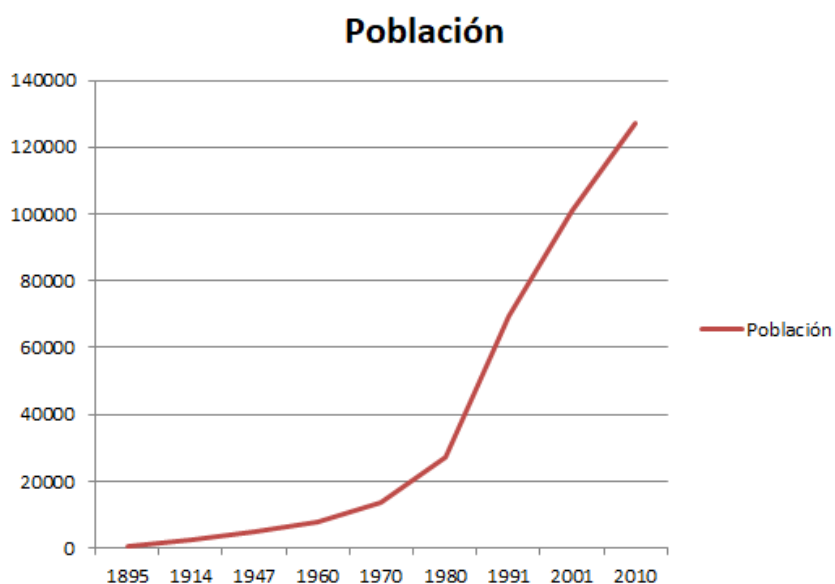


Figura 2. Gráfico de la evolución histórica de la población total según censos de población. Años 1895/2010. Fuente: (INDEC, 2010)

A principio de los 70, solo operaban en la isla unas cinco fábricas. En la actualidad, la ciudad cuenta con un polo industrial de gran envergadura que apoya significativamente al abastecimiento nacional de productos que provienen de distintas ramas industriales como ser la electrónica, plásticas, textil y pesquera, entre otras.

Como en el resto del país, la economía fue dependiente de la suerte del régimen militar, o lo que quedaba del mismo en los años 1970 a 1972. Las carteras económicas de los Ministros Carlos Moyano Llerena y Aldo Ferrer no fueron suficientes para impedir las tendencias inflacionarias que alcanzaron niveles alarmantes durante 1972.

A partir del año 2003, las decisiones políticas del gobierno nacional provocaron el aumento de industrias radicadas en la provincia convirtiéndose en la segunda fuente de empleo, por detrás del empleo público.

El subregimen de promoción industrial se encuentra en la actualidad promovido hasta el 2023. Sin embargo, el debate suele estar planteado sobre la sostenibilidad y el desarrollo de una provincia con recursos naturales desaprovechados en función de una actividad económica controversial en cuanto a sus costos y eficiencia. (Floria & García Belsunce, 2016)

5.1.3 Conclusiones del análisis

No obstante, lo antes mencionado, esta promoción impulsada por la Ley no empezó a mostrar sus efectos hasta un quinquenio más tarde. Circunstancias de índole económica, políticas y la promoción de la Ley, impulsaron a un grupo de comerciantes de Buenos Aires que aspiraban convertirse en grandes empresarios hacia Tierra del Fuego. Un poco huyendo de la amenaza de los importados, instalaron en la

isla sus plantas automotrices con el beneficio de poder importar insumos sin pagar aranceles. La coyuntura y las prerrogativas posibilitaron a mejores costos y salarios, colocar sus productos que ahora son más competitivos.

Así fue como se dio comienzo a este fenómeno socioeconómico impulsado por la Ley N°19.640.

5.2 Compraventa de automóviles 0km y beneficios fiscales que reporta la Ley N°19.640

Luego de conocer en profundidad la normativa, será necesario conocer como es el mecanismo de los precios de vehículos en el continente como en la provincia de Tierra del Fuego. Para esto será necesario instruirse en los procesos legales y administrativos pertinentes.

El Concejal Rossi (2016) por el partido radical U.C.R de la ciudad de Rio Grande, presentó un proyecto a partir del cual los Concesionarias de vehículos 0km tendrán la obligación de exponer el precio del valor del vehículo en Tierra del Fuego, y el valor en el continente, de manera que quede claramente identificado cual es el beneficio impositivo de la Ley N°19.640 para los habitantes de la provincia. En la próxima sesión ordinaria se aprobó el día 25 de Agosto de 2016 bajo la Ordenanza municipal 3575/2016.

En este momento el Concejal Rossi (2016) sostenía, en una entrevista de noticias periodística, que:

“Creo que no hay que generalizar, pero si diferenciar aquellos empresarios que son responsables al momento de evitar abusos, sabemos que hoy en día el auto en nuestra provincia no es un bien de lujo, sino una necesidad que debido

a las condiciones climáticas todos los vecinos deben poder acceder, pero también vemos que hay abusos, sobre todos aquellos que tienen un muy buen nivel de ventas, donde los beneficios impositivos de la Ley N°19.640 que deberían llegar al consumidor, se los apropia el empresario por una cuestión de demanda”.

Rossi (2016) continuaba opinando en la entrevista pública que:

“como existe la competencia prácticamente, dado que todos los Concesionarios son exclusivos en toda la Tierra del Fuego, sobre todo en las marcas principales, lo que planteamos es algo muy simple, sabemos que hubo juicios que plantearon cierta inequidad, que se cobraba más caro que en el continente, que ha habido multas, que se ha hablado mucho del tema, etc., pero para poder cortarlo vamos a plantear a través de un proyecto de ordenanza que todos los concesionarios de venta de vehículos 0km. deban exponer de manera visible el valor del precio del vehículo en Tierra del Fuego, y el valor en el continente, de manera que quede claramente identificado cual es el beneficio impositivo de la Ley N°19.640 para los habitantes de Río Grande”.

También se refirió a que si la “agencia concesionaria incumple esto o pone información falsa, que también puede pasar, se plantean multas muy severas que se irán duplicando a medida que se van generando las reincidencias para poder garantizarle la información al comprador de que está comprando al valor que corresponde”.

Años más tarde, el 14 de Febrero de 2019, el máximo órgano de justicia hizo lugar a la presentación de la Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina (ACARA), Automotores Tierra del Fuego Sociedad Anónima

Comercial, Rueda Motor S.A., Luciano Preto y Cia. S.C.C., Polo Sur S.A., Expo Auto S.A., Bridge S.R.L., Comercial del Sur S.R.L. y Bridge Exclusivos S.A. declarando la inconstitucionalidad de la ordenanza 3575 sancionada por el Concejo Deliberante de Río Grande.

Hay concesionarios que respetan la diferencia del 21 % del IVA, pero otras en cambio se apropian de este beneficio al consumidor

Muchos son los estudios que se hicieron de manera periódica sobre algunas marcas, de manera al azar sobre algunos modelos que sirven de parámetros para saber quién respeta este beneficio y quiénes no.

VEHICULO ANALIZADO		PRECIO CONTINENTE		COMP. PRECIO CONCESIONARIA		
MARCA	MODELO	CONCES. OFICIAL	\$ SIN IVA	\$ PUBLICADO	% DIF	DIFERENCIA
FIAT	500X Pop Star Mt 6ta.	\$ 579.200	\$ 478.678	\$ 478.678	21,00	\$ 0
	Mobi - 1.0 Easy (75cv)	\$ 265.100	\$ 219.091	\$ 219.091	21,00	\$ 0
RENAULT	Captur - 2.0 16v 6MT Zen (143cv)	\$ 479.500	\$ 396.281	\$ 396.281	21,00	\$ 0
	Kwid - 1.0 Intens (66cv)	\$ 265.900	\$ 219.752	\$ 219.572	21,10	\$ -180
TOYOTA	Elios - X 6M/T 5 ptas.	\$ 267.500	\$ 221.074	\$ 221.074	21,00	\$ 0
	Corolla -XLI MT	\$ 423.000	\$ 349.587	\$ 349.587	21,00	\$ 0
	Innova - SRV 2.7 Nafta 6AT 8As. (166cv)	\$ 741.000	\$ 612.397	\$ 522.929	41,70	\$ -89.468
HYUNDAI	Creta conect Aut	\$ 645.750	\$ 533.678	\$ 483.000	33,70	\$ -50.678
NISSAN	Murano V6 CVT	\$ 1.236.100	\$ 1.021.570	\$ 842.600	46,70	\$ -178.970
PEUGEOT	208 - 1.6 THP GTI (208cv) 3Ptas.	\$ 590.700	\$ 488.182	\$ 475.000	24,36	\$ -13.182
	308 - S GTI 5Ptas. 1.6 THP 6MT (272cv)	\$ 870.400	\$ 719.339	\$ 677.000	20,57	\$ -42.339
HONDA	Civic EX	\$ 569.000	\$ 470.248	\$ 495.000	14,95	\$ 24.752
	Civic EXL	\$ 620.600	\$ 512.893	\$ 540.000	14,93	\$ 27.107
VOLKSWAGEN	Vento - 1.4 TSI MT CONFORTLINE (150cv)	\$ 539.505	\$ 445.872	\$ 505.000	6,83	\$ 59.128
	Fox 1.6 MSI Conect	\$ 367.439	\$ 303.669	\$ 327.247	12,28	\$ 23.578
CHEVROLET	Prisma - 1.4 8v Joy LS+ MT	\$ 286.900	\$ 237.107	\$ 256.500	11,85	\$ 19.393
	Cruze -1.4T MT LTZ (153cv) 4Ptas.	\$ 525.900	\$ 434.628	\$ 466.800	12,66	\$ 32.172
CITROEN	C3 -16 feel a+6	\$ 430.500	\$ 355.785	\$ 383.500	12,26	\$ 27.715
	C4 - Lounge Live	\$ 508.000	\$ 419.835	\$ 461.000	10,20	\$ 41.165

IMPORTADO LIBERA A LOS 5 AÑOS.

NO RESPETAN EL DESCUENTO DEL IVA.

CUMPLEN CON EL DESCUENTO DEL IVA.

Figura 3. Diferencias entre distintas marcas de vehículos en el continente comparado con el precio de misma marca en la isla. Fuente: (Provincia 23, 2018)

Como se deja ver en la figura hay Concesionarios que cumplen con la Ley N°19.640 y respetan la quita del 21 % del IVA marcados en la figura en verde, detectando diferencias de hasta un 46.7 % con respecto a valores del continente. Otros sin embargo, sin acatar el ordenamiento vigente, valúan los automóviles en un 6.83 % más que en el resto del país.

El espíritu la Ley nació con el fin de establecer condiciones que sean beneficiosas para todo los pobladores de la provincia, por lo que no se deben pensar como una ley exclusivamente de promoción industrial.

Es importante destacar que los beneficios que otorga la Ley en estudio, resultan en exclusividad para la utilización y consumo de bienes y servicios dentro de la zona aduanera, esto es toda la provincia de Tierra del Fuego AeIAS.

En el caso en particular de los automóviles 0Km, el régimen indica un mínimo de radicación de 3 y 5 años, según sean nacionales o extranjeros, para cumplido ese término, poder erradicarlos de la Isla. Todo ello a los fines de no trasladar los beneficios de la Ley al resto del continente, escarneciendo la normativa. Estas restricciones apuntan a proteger las economías locales y nacionales, evitando la errónea utilización de tales beneficios fiscales. (Gaspar Vera, 2019)

Prima en todo caso de comercialización de bienes y servicios, no siendo los automóviles la excepción, la responsabilidad de los empresarios y responsables de informar debidamente a los consumidores los beneficios en los costos (adquisición sin IVA) y los impedimentos y prohibiciones que refiere adquirir un vehículo en esta zona especial.

Recientes litigios judiciales tuvieron lugar en las ciudades de Ushuaia y Rio grande en virtud de los cuales se puso a consideración del Superior tribunal de Justicia, como último intérprete de la Ley, la obligatoriedad de los concesionarios de exponer los precios diferenciales para la provincia y en comparación con el resto de las provincias del país, asunto que fuera resuelto declarando la inconstitucionalidad de la medida.

Por su parte, el Estado es quien en su calidad de ejecutor de las Leyes, lleva adelante el debido control de la aplicación de las normas a través de los mecanismos

vigentes como son las defensorías del consumidor, la difusión de los beneficios y las asesorías correspondientes, protegiendo así los derechos de los consumidores y comerciantes locales.

5.2.1 Particularidades sobre automotores

Los automotores son considerados mercadería también pero tienen un tratamiento especial. Al comprar un vehículo como residente de la provincia de Tierra del Fuego para ser utilizado en ella, este nuevo propietario tiene derecho a no pagar la totalidad de los impuestos y derechos aduaneros que graven en concreto dicha unidad.

Razonablemente se le incluyen a este severas restricciones al dominio y al uso del rodado, que se da entre 3 (nacionalizados) y 5 años (importados).

El vehículo queda afectado a las restricciones impuestas por la Ley N°19.640, tales como:

- 1) No puede venderse fuera de la provincia.
- 2) No puede usarse fuera de la provincia por un lapso superior a 120 días en total, por año calendario.
- 3) No puede prestarse ni entregarse a un tercero que se domicilie fuera de la provincia.
- 4) Se inscribe la restricción de dominio en el título del automotor y su levantamiento requiere trámites ante la Aduana y el Registro Nacional de la Propiedad Automotor.

Cuando se trate de bienes, estos deberán estar radicados o ser introducidos para su consumo y utilización en la provincia.

Artículo 1 y 2 de la Ley N°19.640 (1972):

ARTICULO 1°.-Exímese del pago de todo impuesto nacional que pudiere corresponder por hechos, actividades u operaciones que se realizaren en el Territorio Nacional de la Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, o por bienes existentes en dicho Territorio, a:

- a) Las personas de existencia visible;
- b) Las sucesiones indivisas;
- c) Las personas de existencia ideal.

ARTICULO 2°.- En los casos de hechos, actividades u operaciones relativas a bienes, la exención prevista en el artículo anterior sólo procederá cuando dichos bienes se encontraren radicados en la jurisdicción amparada por la franquicia o se importaren a ésta Ley N°19.640 (1972).

Un punto a tener en cuenta es que la Ley exime del pago de los impuestos nacionales, pero no exime de los impuestos locales. Respecto del impuesto provincial: Ingresos Brutos y los municipales como lo es el de automotor no están alcanzados por el beneficio en forma general. El impuesto a los ingresos brutos establece alícuotas diferenciales para las distintas actividades, sin bien existen actividades promocionadas con tasa 0%, otras oscilan entre el 1% y el 3%.

También se debe referir que la provincia de Tierra del Fuego reconoce, a través de su Constitución Provincial y en el marco de la autonomía municipal, que los Municipios pueden establecer, recaudar y administrar sus recursos económico-financieros (art. 173 inc. 4 Constitución de la Provincia de Tierra del Fuego), así que el Municipio de Ushuaia, establece y recauda el impuestos automotor.

Los automotores nacionales, la autoridad aduanera deberá constatar que los bienes hayan sido, con efectividad comprobable, utilizados por sus pobladores radicados en el AAE. Asimismo, es necesario que el estado de dicho vehículo

exponga con certeza de que este fue utilizado en esta zona y no en el contextos que resulte de especular con un propósito lucrativo, por sobre la norma. Son tres años, desde su fecha de inscripción en el Registro del Automotor, los que se deben esperar si se desea vender el vehículo (nacional o nacionalizado) a alguien radicado en el continente.

5.2.2 Salidas temporales

Como primera medida, la Resolución 17/98, expone a los vehículos de uso particular afectados al AAE y detalla los plazos anuales que reflejamos en el punto 6.2.1 sobre este tema. Y luego hace referencia a los vehículos para el Transporte de cargas. Ambos tienen permitido circular fuera temporalmente de AAE, pero para ello deberán tramitar una autorización en la aduana local.

Este permiso se concede sin necesidad de constituir garantías, solo el compromiso del propietario de efectuar el retorno en tiempo y fecha. El mismo debe ser completado por triplicado que debe ser mantenido junto con toda la documentación del vehículo en todo su trayecto hasta su regreso a la zona AAE, ya que puede ser solicitado por cualquier aduana del país.

Existe un mecanismo previsto por la resolución para el caso en que, por razones debidamente fundadas, no se pueda realizar el retorno, solicitando de esta manera una prórroga por el plazo que demande la solución de la causal invocada. Esta deberá ser tramitada antes de su vencimiento.

Los transportes de cargas también pueden ser autorizados a egresar temporalmente pero por un plazo menor al de los automóviles de uso personal.

Los vehículos que salgan de la zona AAE sobre un medio de transporte también mantienen la misma regla que los anteriores, deberán solicitar una autorización para su salida junto con el resto de la documentación habitual.

5.2.3 Conclusiones de los beneficios

Los beneficios fiscales comprenden los gravámenes nacionales que residen en una amplia reducción de su pago por las actividades o los bienes situados dentro de la provincia de Tierra del Fuego. Para obtener este beneficio hay que realizar una actividad productiva y cuando la venta se realiza en el continente se debe demostrar que el bien sufrió una transformación sustancial en el AAE.

La liberación del IVA o el computo del ese crédito fiscal presunto (porque no se paga y se computa contra los débitos fiscales) significan que el productor se queda con ese IVA que le factura a sus clientes en el AAE, quedando como beneficio la diferencia entre el débito cobrado en las facturas de ventas y el crédito pagado en las compras. Esta diferencia antes mencionada no se ingresa al fisco y queda en poder de las empresas que están promovidas

Es importante destacar que estos beneficios no se encuentran limitados a ningún límite en relación a la cantidad.

5.3 Relevamiento de Concesionarios en Tierra del Fuego.

Luego de sancionada la Ley N°19.640 en el año 1972, los empresarios se sintieron atraídos por las ventajas que esta propiciaba y decidieron emprender sus negocios en Tierra del Fuego.

Antes de que entrara en vigencia dicha Ley no existían Concesionarios ni agencias de automóviles instalados en la provincia.

Al día de la fecha ya son 20 los Concesionarios Oficiales instalados en Tierra del Fuego que gozan de los beneficios que trae aparejada la ley en cuestión, siendo:

- Nissan - TdF Motors
- Ford – Sevillano y del Sol
- Lifan - Sevillano
- Volkswagen - Bridge
- Fiat - Lasac
- Renault - Provedora Antártica
- Honda - Luciano Pretto y Cia
- Peugeot - Expo Auto
- Citroen - Grenoble
- Haval - Grupo Car One
- Mercedes Benz - Mario Bonetto
- Chevrolet - Comercial del Sur
- Hyundai - Ruedamotor
- Jeep - Viaña Automotores
- Baic - TdF Motors
- Toyota - Calentano Motors
- Suzuki - Nipon
- Kia - Novo Automotores
- Audi - Bridge
- Geely - Geely TdF

5.3.1 Consultas a empresarios radicados. Entrevista

El día 25 de Julio del año 2019, previo a haber visitado personalmente el Concesionario Nissan, con la compañía del Gerente Martín Almirón, se entrevistó al Socio de la empresa B4 SRL CUIT: 30-71451903-0 TDF Motors. La empresa está constituida por 2 (dos) socios: Martín Emiliano González, residente de la ciudad de Ushuaia y Mariano Basanta, residente de la ciudad de Río Grande.

La entrevista fue efectuada en la ciudad de Ushuaia bajo una modalidad de preguntas preestablecidas y respuestas concisas por parte de Martín E. González.

Ver entrevista adjunta en Anexo I.

Al conocer experiencias y profundizar en los puntos que tuvieron en cuenta al momento de radicar su empresa en la provincia, permitió destacar que los empresarios consideran totalmente beneficiosa la Ley N°19.640. Dicha Ley es la que los motivó a realizar sus inversiones en la provincia de Tierra del Fuego.

Cabe destacar que el Concesionario compra los vehículos a Nissan Argentina S.A, y se considera una importación, por eso es que recibe factura E por parte de la marca. El Concesionario posee la propiedad del vehículo hasta su venta, por la que realiza factura B si es a consumidor final o factura A si la venta es a persona jurídica.

Otro punto importante que se desprende de la entrevista es el precio de venta de los vehículos, el dueño del Concesionario hace hincapié en que la marca realiza un severo control de auditoria sobre los precios. El Concesionario debe cumplir normas estrictas de control de precios, para mantener un cierto status exigido y pretendido por la marca Nissan Argentina S.A.

Nissan no es parte de la mega demanda colectiva más grande en la historia de la provincia que hubo en el 2015, donde el 6% de la población adulta demandó a las

automotrices. Dicha demanda fue realizada por el Dr. Rauch indicando que en definitiva los compradores de vehículos no gozaban de las exenciones impositivas, acusando a las empresas Concesionarios como transgresoras de la Ley N°19.640. Actualmente los fueguinos siguen esperando respuestas definitivas de la Justicia con respecto a este caso.

5.3.2 Asesoramiento de profesionales.

La liquidación del Impuesto al Valor Agregado en Tierra del Fuego, resulta más simple de ejecutar por los profesionales en la materia en comparación al resto de las provincias del país, debido a que las compras realizadas en la Isla están exentas del mencionado impuesto, como de gravámenes aduaneros e internos. Deberán tener en cuenta los profesionales contadores que solamente se afrontará el IVA en los casos de compras realizadas a empresas radicadas en resto del Continente.

5.3.3 Conclusiones del relevamiento

En lo que respecta al relevamiento de Concesionarios en la provincia de Tierra del Fuego, cabe destacar que desarrollo de los mismos se produjo con posterioridad a la sanción de la Ley N°19.640 del año 1972. Al 2019 ya son 20 los Concesionarios Oficiales registrados en la provincia, con probabilidades que arriben marcas faltantes debido al elevado crecimiento poblacional año tras año.

Los precios de los vehículos en los Concesionarios luego de la mega demanda ocurrida en el 2015, son más controlados por parte de la propia marca, la Justicia y

naturalmente por los consumidores residentes de la provincia. Los dueños de los Concesionarios tienen eso muy presente a la hora de la toma de decisiones de precios a la venta, siempre acompañado del asesoramiento de profesionales como Contadores Públicos.

5.4. Ventajas y desventajas para empresarios y consumidores radicados en la provincia de Tierra del Fuego. Comparación con Concesionarios situados en el TNC.

Tomando el último objetivo específico planteado en el presente TFG, resulta necesario comenzar por una recopilación y sistematización de datos que permitirá evaluar si efectivamente la Ley en estudio refiere ventajas y/ o desventajas para los consumidores y empresarios radicados en la provincia de Tierra del Fuego. En el presente apartado, se intentará deducir si la provincia muestra índices más altos de comercialización de vehículos 0km en comparación al resto de las provincias del país y si esto tiene relación directa con las exenciones impositivas previstas.

Para conocer la incidencia de la Ley, es necesario hacer la comparativa entre dos variables como son la cantidad de población y de pateamientos durante dos años elegidos. La confrontación de estas dos variables es necesaria para conocer cómo varió el porcentual de patentamientos con relación al aumento de la población para los dos períodos elegidos. De esta forma se intentará determinar si los beneficios o desventajas son para ambos (empresarios y consumidores), o si es cierta la posibilidad de que la consecuencia no sea semejante para ambos.

5.4.1 Recopilación y sistematización de datos

Para un acabado análisis del objetivo planteado, resulta necesario primero, hacer una recopilación y sistematización de datos obtenidos de diversas fuentes que ayudarán a comprender luego, en el punto correlativo, aquellas ventajas y/o desventajas que refiere la Ley para la comercialización de vehículos 0km.

Los datos relevados, surgen de las estadísticas publicadas por el Instituto Nacional de Estadística y Censo (INDEC) y de la Dirección Nacional de Registro Nacional de Propiedad del Automotor (DNRPA), organismo dependiente del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, cuya misión es regular todo lo concerniente a la inscripción de la propiedad de los automotores. La información obtenida de esta fuente, refiere a la cantidad (en porcentaje) de personas que han adquirido automotores 0km en los años evaluados y se encuentran en condiciones de circular.

Es necesario tener en cuenta que el estar afectados a la Ley en estudio, los vehículos con menos de 3 o 5 años, no pueden ser comercializados fuera de la Isla – salvo trámites correspondientes-, por lo que se registra alta movilidad interna de compra-venta de automotores usados dentro de la provincia.

Los años elegidos para realizar la comparación surgió de tomar los años 2014 y 2018 como años de una economía estable que no responde a los sobresaltos de los procesos eleccionarios. Sin perjuicio de ello, es importante tener en cuenta que la economía de nuestro país, dependiente del mercado exterior, es reaccionaria a las alarmas sociales y no puede ser tenida en cuenta como una economía estable permanentemente. Los años optados responden a la necesidad de comparar dos años que, podrían responder a la hipótesis planteada en el presente trabajo; y teniendo en cuenta que han transcurrido más de 30 años de sancionada la Ley, habiendo cumplido

con los fines para los cuales fue sancionada, esto es, la culminación del conflicto de soberanía con el país vecino de Chile, poblar la Isla y fomentar una actividad económica.

Vale la pena destacar que la DNRPA, no registra datos anteriores al año 2010, motivo por el cual no es posible tomar datos intermedios de los años '80 y '90.

La edad de la población muestra fue tomada a partir de los 20 años de edad y hasta más de 99 años, según INDEC, siendo la edad promedio en la cual los adultos están en condiciones de adquirir automóviles, teniendo en cuenta solo su mayoría de edad. Dicha escala no puede ser tenida en cuenta desde la edad legal de los 18 años debido a que el informe analizado realiza escalas de a 4 años por lo que tomar una escala anterior a la de 20-24 (utilizada para el caso), sería de 15-19.

Para analizar cómo se comporta la compraventa de automotores en provincia de Tierra del Fuego, es necesario compararlo con otras provincias del país, por lo que se tomaron como muestra, una provincia de cada región en la que se divide Argentina.

Así, los datos obtenidos permiten ser sistematizados en las siguientes tablas y gráficos comparativos:

Tabla 4.
Crecimiento de la población. Comparación de los años 2014 y 2018. Datos: Indec (2016)

Crecimiento Poblacional				
Provincia	Habitantes año 2014	Habitantes año 2018	Crecimiento poblacional	% crecimiento poblacional
CHACO	685.769	743.444	57.675	8%
CORDOBA	2.405.368	2.548.947	143.579	6%
SALTA	768.001	858.667	90.666	12%
SAN LUIS	304.656	331.251	26.595	9%
SANTA CRUZ	196.441	222.362	25.921	13%
TIERRA DEL FUEGO	95.701	109.157	13.456	14%

Tabla 5.

Porcentajes de patentamientos del año 2014 para mayores de 20 años. Datos: DNRPA (2014)

2014			
Provincia	Población > 20 años	Patentamiento	% Vehículos por persona
CHACO	685.769	12.849	1,87%
CORDOBA	2.405.368	67.613	2,81%
SALTA	768.001	14.892	1,94%
SAN LUIS	304.656	6.252	2,05%
SANTA CRUZ	196.441	10.647	5,42%
TIERRA DEL FUEGO	95.701	7.610	7,95%

Tabla 6.

Grafico resumen de Tabla 4.

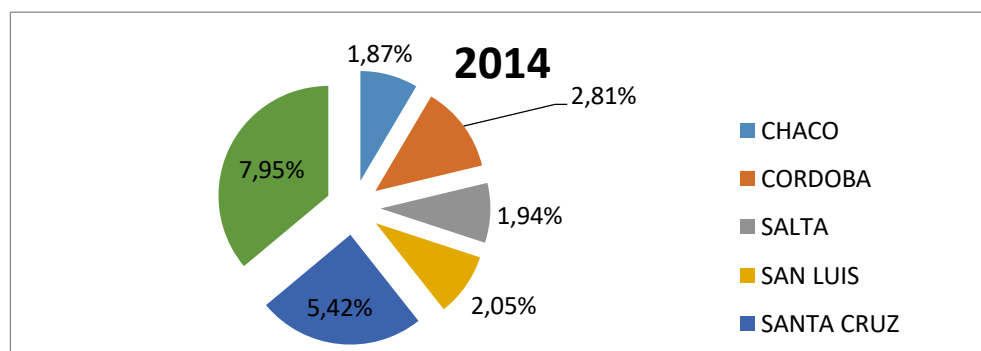
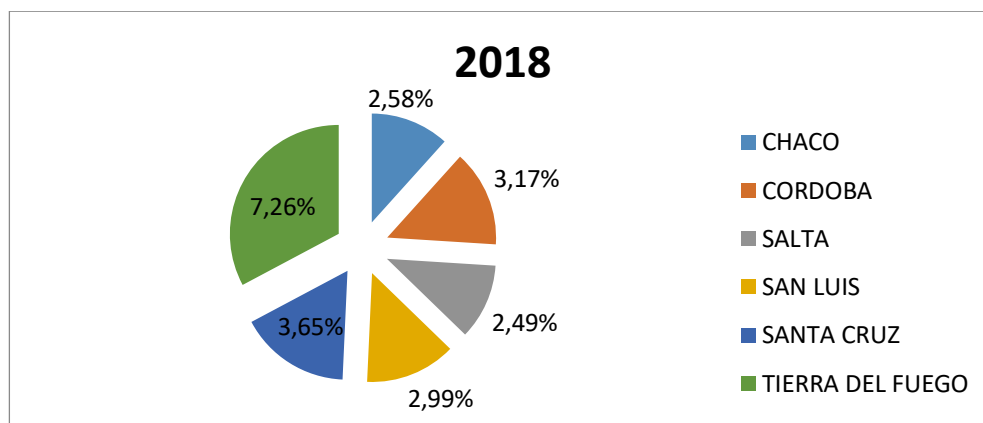


Tabla 7.

Porcentajes de patentamientos del año 2018 para mayores de 20 años. Datos: DNRPA (2018)

2018			
Provincia	Población > 20 años	Patentamiento Okm	% Vehículos por persona
CHACO	743.444	19.206	2,58%
CORDOBA	2.548.947	80.905	3,17%
SALTA	858.667	21.380	2,49%
SAN LUIS	331.251	9.888	2,99%
SANTA CRUZ	222.362	8.121	3,65%
TIERRA DEL FUEGO	109.157	7.923	7,26%

Tabla 8.
Grafico resumen de Tabla 6.



La muestra se hace con el año 2014 y año 2018, datos brindados por Dirección Nacional del Registro de la Propiedad Automotor (DNRPA).

5.4.2. Análisis de datos obtenidos. Comparación con otras provincias

La correcta compilación y sistematización de datos, permitió hacer un estudio de la situación actual comparativo, destacando similitudes y diferencias de experiencias con relación a otras provincias y regiones del país.

Sistematizados los datos en el punto que antecede, es importante arribar a aproximaciones en cuanto a la incidencia del aumento poblacional con respecto a al incremento o la disminución del patentamiento en cada provincia seleccionada.

Así, el aumento de la población en los años estudiados indica que en las provincias de la Patagonia y en mayor medida en el caso de Tierra del Fuego AeIAS, continúa en crecimiento con respecto al resto de las regiones, considerando que en 4 años el crecimiento superó los 10 puntos (ver Tabla 3). Esto demuestra que las políticas económicas y sociales y las condiciones de vida de la región sur, siguen siendo atractivas para el movimiento interno y externo de población, de lo cual podría arribarse a la consideración de que la Ley en estudio refiere una ventaja en cuanto a su

objetivo relativo a poblar una zona que para la fecha de la sanción de la Ley era considerada inhóspita.

En lo que a la inscripción de automotores respecta, puede observarse que Tierra del Fuego en ambos años demuestra mayor porcentaje de registro con respecto al resto de las provincias de todas las regiones, pese a haber habido una leve caída de un año al otro evaluado (-0,69%). Esto indica que el acrecentamiento de la población no es lo que provocó el aumento de las transacciones porcentuales. Sin perjuicio de ello Tierra del Fuego duplica en porcentaje a Santa Cruz, la más próxima en cantidad de pateamientos realizados, tal como puede observarse analizando comparativamente las Tablas 4 y 6.

A modo de aclaración, es importante destacar que para los habitantes de la provincia de Tierra del Fuego, la adquisición de automotores es considerado como un bien necesario para el traslado dentro de las ciudades por las condiciones geográficas y climatológicas propias de la Isla, esta es también una de las causas por las cuales se reporta una diferencia mayor entre las provincias de la región y con respecto a las demás. Por su parte, hay que precisar que, haciendo un análisis comparativo con el resto de las provincias elegidas, Tierra del Fuego presenta una baja densidad poblacional de personas mayores de 80 años (INDEC, 2018).

5.4.3 Comparación entre Concesionarios de distintas provincias

Para mayor contenido específicamente contable, a continuación se exponen tres figuras relativas a los Estados Contables de dos concesionarios de una misma marca, uno radicado en la ciudad de Ushuaia y otro en la ciudad de Córdoba capital,

lo que permitirá notar las diferencias debido a las exenciones referidas en la Ley N°19.640.

En primer lugar hay que destacar que tanto en un Estado de Resultados como en los Balances en general, no se hace mención al IVA debido a que se trata de un impuesto que se encuentra incluido en el precio de adquisición del bien por parte del concesionario. Nissan Argentina, envía a Tierra del Fuego una lista de precios diferenciada de la enviada al resto del país en la cual se encuentra detallada la exención del IVA, en comparación con el resto de concesionarios en los cuales al precio de compra se le incrementa el 21% más.

Con relación al Impuesto a las Ganancias, impuesto exento en la provincia de Tierra del Fuego por la Ley N°19.640 y que es percibido por el Estado Nacional, gravando la ganancia del ejercicio visualizado en el Estado de Resultado de un Balance anual.

El Estado de Resultados del concesionario cordobés, muestra que de los costos de ventas y gastos realizados, se le deduce la alícuota de Ley del 35%. Ese importante descuento reporta una ventaja considerable para los empresarios fueguinos, ya que de la misma comparación surge la diferencia entre ambos Estados de Resultados.

En caso de los concesionarios cordobeses, surge necesario incluir en el Balance anual notas relativas al Impuesto a las Ganancias de acuerdo con el método del impuesto diferido. En dicha nota, se expone el resultado del ejercicio antes del impuesto a las ganancias, el porcentaje legal del impuesto (35%), el resultado final y las diferencias permanentes a la tasa del impuesto, en el caso en estudio referido a multas y beneficio Pyme.

Tabla 8.

Estado de Resultados del Balance 2018 de Concesionario Nissan de la provincia de Tierra del Fuego (B4 SRL, 2018)

DENOMINACIÓN: B4 S.R.L.

ESTADO DE RESULTADOS
 Por el ejercicio anual finalizado el 30 de Abril de 2018
 Comparativo con el ejercicio anterior
 (Expresado en pesos con centavos)

	<u>Actual</u>	<u>Anterior</u>
Ventas netas de bienes y servicios (Nota N° 11)	239.059.187,29	182.846.965,40
(-) Costo de los bienes vendidos (Anexo II)	(191.640.049,28)	(147.967.766,04)
(-) Gastos de comercialización (Anexo III)	(14.621.967,69)	(10.491.018,05)
(-) Gastos de administración (Anexo III)	(5.349.391,31)	(3.640.009,09)
(-) Resultados financieros y por tenencia (Nota N° 12)	(1.260.945,86)	(385.143,41)
(+) Otros ingresos (Nota N° 13)	<u>258.427,39</u>	<u>172.250,04</u>
RESULTADO DEL EJERCICIO	<u>26.445.260,54</u>	<u>20.535.278,86</u>

DICTAMEN PROFESIONAL POR SEPARADO
 RÍO GRANDE, 27 DE JULIO DE 2018.

FIRMADO A LOS EFECTOS DE SU IDENTIFICACIÓN
 CON DICTAMEN DE FECHA 27 / 07 / 2018.

ELLENA CINTIA MARIANA
 Contadora Pública (U.C.E.S.)
 C.P.C.E.T.F. T.2, F.213

BASANTA LUIS MARIANO
 SOCIO GERENTE

Tabla 9.

Estado de Resultados del Balance 2018 de Concesionario Nissan de la provincia de Córdoba, ciudad Capital (NIX SA, 2018)

3

Nix S.A.

Número de Registro en la Inspección de Personas Jurídicas: 11627-A


Estado de Resultados correspondiente al ejercicio económico finalizado el 30 de junio de 2018

(presentado en forma comparativa con el ejercicio económico finalizado el 30 de junio de 2017)
(en pesos)

	30 de junio de	
	2018	2017
Margen Bruto de Venta de Bienes en Concesión (Nota 3.12)	39.286.950	-
Ventas Neta de Bienes y Servicios	106.527.705	66.139.179
Costos de bienes y servicios (Anexo III)	(37.548.059)	(21.258.953)
Ganancia Bruta	108.266.596	44.880.226
Gastos de administración (Anexo IV)	(15.766.531)	(5.434.401)
Gastos de comercialización (Anexo IV)	(52.847.420)	(26.009.596)
Resultado operativo ajustado	39.652.645	13.436.229
Resultados financieros y por tenencia (Nota 3.10)	9.217.764	(1.412.742)
Otros ingresos y egresos - Netos (Nota 3.11)	46.738	90.124
Resultado antes de impuesto a las ganancias	48.917.147	12.113.611
Impuesto a las ganancias (Nota 5)	(17.115.591)	(4.240.581)
Ganancia del ejercicio	31.801.556	7.873.030

Las notas 1 a 6 y los anexos I a IV que se acompañan forman parte integrante de estos estados

Véase mi informe de fecha 18 de Octubre de 2018


Oscar I. Bitar
Contador Público
M.P. 10.10741.0
CPCE Cba.


Andrés Tagle
Presidente

Tabla 10.

Nota al Estado de Resultado del Balance 2018 de Concesionario Nissan de la provincia de Tierra del Fuego. Impuesto a las Ganancias-Impuesto diferido (NIX SA, 2018)

12

Nix S.A.

Número de Registro en la Inspección de Personas Jurídicas: 11627-A
Notas a los Estados Contables (Cont.)

5. IMPUESTO A LAS GANANCIAS – IMPUESTO DIFERIDO

La evolución y composición de los activos y pasivos por impuesto diferido se detallan en el siguiente cuadro:

Conceptos	Saldos al inicio del ejercicio	Evolución del ejercicio	Saldos al cierre del ejercicio
	En pesos		
Previsiones	316.005	370.227	686.232
Bienes de uso	(4.703)	(67.390)	72.093
Total Activo por impuesto diferido	311.302	178.202	614.139

A continuación se presenta una conciliación entre el impuesto a las ganancias cargado a resultados y el que resultaría de aplicar la tasa del impuesto vigente sobre el resultado del ejercicio contable:

	30.06.2018	30.06.2017
	En pesos	En pesos
Resultado del ejercicio antes de impuestos – Ganancia	48.917.147	12.113.611
Tasa del impuesto vigente	35%	35%
Resultado del ejercicio a la tasa del impuesto	(17.121.001)	(4.239.764)
Diferencias permanentes a la tasa del impuesto		
-Multas	(154)	-
-Beneficio Pyme	5.564	(817)
Impuesto determinado del ejercicio	(17.115.591)	(4.240.581)


La Sociedad no posee quebrantos acumulados al 30 de junio de 2018.

6. ACTIVIDAD DE LA SOCIEDAD

Con fecha 21 de marzo de 2018 Nissan Argentina S.A. acepta la propuesta para Nombramiento de Concesionario Oficial de fecha 26 de febrero de 2018 presentada por NIX S.A.

Mediante esta notificación se autoriza a la sociedad (NIX S.A.) a operar como Concesionario Oficial de Nissan Argentina S.A. en los términos del Reglamento de Concesión presentado oportunamente (26 de febrero de 2018) y el Memorándum of Understanding suscripto por las partes con fecha 28 de setiembre de 2017.

Véase mi informe de fecha 18 de Octubre de 2018


 Oscar I. Bitar
 Contador Público
 M.P. 10.10741.0
 CPCE Cba.


 Andrés Tagle
 Presidente

5.4.4 Conclusiones de la comparación

Como conclusión de este apartado, es acertado aclarar que en vista de los datos obtenidos, es cada vez menor la cantidad nominal de personas que pueden acceder a la compra de automóviles 0km en Tierra del Fuego, tomando como base el crecimiento poblacional con relación a la adquisición de aquellos. De esto se concluye que la Ley no necesariamente resulta ventajosa o desventajosa para ambos sectores en estudio, ya que parecería que si bien refiere ventajas para los empresarios que comercializan vehículos, ya que no compran los vehículos con IVA, no resulta un beneficio para los consumidores que, según surge de los números en estudio, cada vez compran menos vehículos. Esto requiere especular que la incidencia de la Ley tiene poca o nula relación con la decisión de adquirir vehículos por los fueguinos.

Rememorando los objetivos de la Ley en estudio, resulta que al haberse cumplido uno de los considerados principales como es la población de la Isla, es necesario repensar y reflexionar si efectivamente la provincia debe continuar con el régimen previsto en la Ley. Para ello será necesario adelantarse, observar y analizar cuál es el camino que la hará prospera y sustentable y cuáles son las consecuencias de un régimen de beneficios fiscales tanto para los locales como para el resto de las provincias del país, teniendo como eje la construcción de una nación federal, en crecimiento y con oportunidades para todos.

6. Conclusiones y recomendaciones

Habiendo cumplido con el desarrollo que se llevó a cabo en esta investigación se deja como único pensamiento que no debe perderse el rumbo al interpretar los beneficios, para resguardar, defender o proteger la ley de promoción industrial de la Ley N° 19.640. La misma debe ser interpretada de conformidad con la voluntad del legislador y pretender la aplicación de la ley para evitar la responsabilidad derivada de un ilícito se está violando indefectiblemente el espíritu de la norma.

La aplicación de la ley produjo en Tierra del Fuego un número considerable de resultados económicos positivos, cumpliendo con los objetivos explícitos formulados en los propios fundamentos que acompañaron dicho proyecto de ley, como era el de promover el poblamiento de provincia con ciudadanos argentinos. Y además el crecimiento de la actividad económica del área. Sobre este punto la ley logró su cometido ya que la población se vio incrementada con el transcurso de los años.

Tierra del Fuego AeIAS cuenta con una herramienta que puede dar mucho más de lo que ha hecho hasta ahora, la pregunta es si los gobiernos nacionales y provinciales están dispuestos a apostar al desarrollo fueguino.

Habiendo transcurrido más de 40 años de la sanción de la Ley, cuyo objetivo principal era poblar la Isla fomentando una actividad económica libre de impuestos como el IVA, es dable aceptar que habiendo cumplido con aquel, sigue siendo de alguna manera ventajoso para los empresarios de la compra y venta de automotores y la radicación de concesionarios. Sin perjuicio de ello, es importante no perder de vista que según los datos obtenidos, el porcentual de personas que pueden acceder a vehículos es cada vez menor, habiendo representado una caída en los años comparados. Aun cuando los empresarios hayan comercializado más vehículos de

forma nominal. Esto invita a pensar y repensar las ventajas y desventajas que refiere la Ley, tanto para los concesionarios como para los vecinos de la provincia del continente.

La exención del impuesto a las ganancias, es otro de los beneficios fiscales que contribuyen a la instalación de automotrices. Esta exención es bastante extensa, salvo que el comprador del continente sea vinculado, económicamente con el productor AAE. Y que el precio de la venta sea superior al de la reventa en el continente. Estos beneficios del régimen cuando se distribuyen como dividendos no quedan sujetos a retención alguna.

Ahora bien, la Ley N°19.640 produjo resultados positivos y negativos. Por un lado, originó un proceso de desarrollo económico local, por la instalación de nuevas actividades productivas como lo fueron las agencias automotores, el crecimiento demográfico con su mayor densidad institucional y generación de un producto bruto geográfico. Pero por otro lado, provocó una disminución de su potencial de desarrollo endógeno, al impactar negativamente sobre el modelo de desarrollo territorial producido en la ciudad. La aplicación de la Ley de Promoción Industrial sumado a la ausencia de planificación sobre un plan de desarrollo urbano, que pueda contener a este crecimiento de población repentina y emergente, sin provocar daños al ambiente y al desarrollo turístico que allí existía. La falta de políticas, genera un impacto negativo en la ciudad.

La Ley N°19.640 está vigente y genera beneficios fiscales objetivos a todas las personas físicas o jurídicas que desarrollan su actividad en la provincia, pero la falta de control a que dichos beneficios lleguen a sus consumidores está provocando el crecimiento personal de unos pocos, que se han visto favorecidos por el mal uso de la misma.

Es por ello que los gobiernos locales y nacionales le deben al pueblo fueguino, una respuesta en cuanto a cuál es la economía que resultaría sustentable en la provincia en los tiempos que corren.

Como ya se mencionó, en la provincia de Tierra del Fuego no se pagan impuestos de índole nacional como lo son el Impuesto a las Ganancias, el Impuesto a la Transferencia de propiedades (inmuebles), el IVA, el Impuesto Interno, los Bienes Personales, por nombrar algunos. Los productos que se fabrican en la isla se exportan y se abona un 35% de arancel, y se importan con un arancel de 0% como lo son los autos de alta gama.

Cada vez son más las voces que se escuchan criticar con rudeza a esta ley que es claramente injusta con el resto del país. Las distancias de las principales grandes poblaciones, la decisión estratégica de poblar la zona más austral del país provocó la instalación de empresarios con ansias de encuadrar una ley a su favor.

Podría concluirse que no se abonan los impuestos porque tampoco se adquiere el dominio y la disposición total del vehículo y esto se debe a que la Ley N°19.640 sólo otorga el beneficio de exención fiscal al consumo o utilización de bienes o servicios en la provincia de Tierra del Fuego, es decir, hechos, actividades u operaciones realizadas por personas físicas o jurídicas dentro de la provincia.

7. Referencias

- Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina.* (2017). Recuperado el 15 de 11 de 2018, de ACARA: <http://www.acara.org.ar>
- B4 SRL. (2018). *Balance General por el ejercicio económico iniciado el 1 de mayo de 2017 y finalizado el 30 de abril de 2018.* Tierra del Fuego.
- Barrud, S. (2018). La promoción Industrial y sus impactos en el espacio urbano de ciudades de Tierra del Fuego. *Los procesos de expansión urbana y el crecimiento de la informalidad.* Universidad Nacional de Córdoba.
- Bergues, S. E. (2014). Ley 19.640, Régimen de promoción industrial en la Isla Grande de Tierra del Fuego. Universidad FASTA.
- Borruto, M. (2010). Comentarios a la ley 19640. *Tesis no publicada.* Buenos Aires, Argentina: edUTecNe. Recuperado el 13 de Diciembre de 2018, de http://www.edutecne.utn.edu.ar/ley_19640/comentarios_19640.html
- CAFED. (2008). *Cámara de fabricantes de Electrodomésticos.* Recuperado el 22 de Octubre de 2018, de Invierta en Tierra del Fuego: <http://www.cafed.org.ar/>
- Canclini, A. (1980). *Historia de Tierra del Fuego.* Ushuaia, Tierra del Fuego, Argentina: Plus Ultra.
- Chocron, G. M. (2013). Analisis del regimen nacional de promocion industrial de Tierra del Fuego entre 1980 y el 2010 desde el paradigma del desarrollo interno propio. Universidad FASTA.
- CNCD Resolucion N 42. (16 de Junio de 2014). *UGO ATILIO RIELLO GASPERINI Y JOSÉ LUIS CATALÁN MAGNI S/SOLICITUD DE INTERVENCIÓN CNDC (C 1234).*
- Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad del Automotor y Créditos Prendarios. (2018). *Ministerio de Justicia y Derechos Humanos.* Recuperado el 22 de Setiembre de 2019, de https://www.dnrpa.gov.ar/portal_dnrpa/boletines_estadisticos2.php: <https://www.dnrpa.gov.ar>
- Floria, C. A., & García Belsunce, C. A. (2016). *Historia de los Argentinos* (Segunda ed.). Buenos Aires, Argentina: El Ateneo.
- Gaspar Vera, A. (2019). *La Transformación Territorial de la Ciudad de Río Grande de Tierra del Fuego a partir de las migraciones generadas por decisiones geopolíticas.* Buenos Aires, Argentina: AREA-Agenda de Reflexión en Arquitectura, Diseño y Urbanismo.
- Gobierno de Tierra del Fuego Antártida e Isla Sur. (2018). *Tierra del Fuego Fon del mundo / Patagonia.* Recuperado el 22 de Octubre de 2018, de www.tierradelfuego.org.ar
- INDEC. (2010). *INDEC-DGE y C, Censos Nacionales de Población y Viviendas.* Recuperado el 03 de Setiembre de 2019, de [www.https://www.indec.gov.ar/](https://www.indec.gov.ar/)
- INDEC. (2014). *PROYECCIONES POR PROVINCIA.* Recuperado el 25 de 09 de 2019, de Instituto Nacion de Estadistica y Censos República Argentina: <https://www.indec.gov.ar/indec/web/Nivel4-Tema-2-24-85>

- INDEC. (2018). *PROYECCIONES POR PROVINCIA*. Recuperado el 25 de septiembre de 2019, de [indec.gob.ar: https://www.indec.gob.ar/indec/web/Nivel4-Tema-2-24-85](https://www.indec.gob.ar/indec/web/Nivel4-Tema-2-24-85)
- INFOLEG. (1 de Mayo de 2018). *Nuevo régimen especial fiscal y aduanero*. Recuperado el 5 de Septiembre de 2019, de <http://www.infoleg.gob.ar/>
- Jurgenson, J. L. (2014). *La entrevista como técnica de investigación cualitativa*. DF, México: Paidós Educador.
- Lencina, J. I. (2017). Regímenes arancelarios especiales. Casos Area Aduanera Especial de Tierra del Fuego y zona franca Manaos. Universidad Nacional de Córdoba.
- Ley N°19.640. (1972). *Nuevo régimen especial fiscal y aduanero*. Buenos Aires, Argentina: LANUSSE.
- Martínez, J. (2019). *Enciclopedia Jurídica Online Gratuita y Libre*. Recuperado el 30 de septiembre de 2019, de <https://argentina.leyderecho.org/balance/>
- Mastroscello, M. A. (2009). *La Economía del fin del mundo. Configuración, evolución y perspectivas económicas de Tierra del Fuego*. Tierra del Fuego, Argentina: De los cuatro vientos.
- Matos, O. (03 de 10 de 2005). Cómo se maneja una concesionaria. (M. Parrado, Entrevistador) Argentina.
- Melina, V. S. (2009). El Área Aduanera Especial de la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico sur. *Estudio de los alcances de la Ley No 19.640 y comparación con zonas francas de la región*. Rosario, Santa Fe, Argentina.
- Motorgiga. (2018). *Concesionario*. Recuperado el Octubre de 2019, de www.diccionario.motorgiga.com
- NIX SA. (2018). *Balance General iniciado el 1 de julio de 2017 y finalizado el 30 de junio de 2018*. Córdoba .
- ODS. (2017). *Informe Provincial*. Recuperado el 15 de Agosto de 2019, de Objetivos de Desarrollo Sostenible: https://www.odsargentina.gob.ar/public/documentos/seccion_provincias/tierra_del_fuego/documentos/tdf.pdf
- Provincia 23. (27 de Abril de 2018). HAY CONCESIONARIOS QUE RESPETAN LA DIFERENCIA DEL 21% DEL IVA, Y OTRAS SE APROPIAN DE LOS BENEFICIOS DEL CONSUMIDOR. pág. 37.
- Ramirez, C. J. (2010). El Estado entre la integración regional y el desarrollo nacional. *El caso del Área Aduanera Especial de Tierra del Fuego y de la Zona Franca de Manaos en el MERCOSUR*". Buenos Aires, Argentina: Tesis Universidad de Buenos Aires (UBA).
- Rauch y Asoc. (2010). *Cronicas Fueguinas*. Recuperado el Octubre de 2018, de Costo de Vehículos en Tierra del Fuego: <https://www.cronicasfueguinas.com/2007/08/segun-un-estudio-realizado-los.html>

- Rauch, F. (2014). *Multa automotrices*. Recuperado el octubre de 2018, de Info Fuegoína:
<https://www.infofuegoina.com/politica/2014/12/16/rauch-prev-demanda-colectiva-para-reclamar-resarcimientos-6192.html>
- Ricciuti, D. C. (1995). *Breve Reseña Económica de Tierra del Fuego*. Tierra del Fuego, Argentina: Ediciones Papillon.
- Rivero . (2010). *Rivero y Asociados*. Recuperado el 11 de Agosto de 2019, de www.riveroyasociados.com.ar
- Rossi, P. (2016). Del Fuego Noticias. *Un proyecto de Paulino Rossi inquieta a las concesionarias de autos*.
- Sevillano, H. (2016). *Concesionarios recurren a ACARA ante el pedido de publicar precios del continente*. Recuperado el 2018 de 07 de 16, de Radio Universidad:
<https://www.radiouniversidad.com.ar/2016/06/10/concesionarios-recurren-a-acara-ante-el-pedido-de-publicar-precios-del-continente/>

Anexo I

Entrevista a dueño de Concesionario Oficial Nissan en Tierra del Fuego.

La siguiente entrevista fue realizada al Gerente General y Socio del Concesionario Oficial Nissan, indicado en la muestra:

1. ¿Cuál es la actividad principal de la empresa y hace cuánto que está en marcha?

- La actividad principal de la empresa es la venta de vehículos Nissan 0km. Actualmente ofrecemos: autos March, Versa y Sentra; SUV Kicks; y camionetas Frontier y Murano. Estamos desde Mayo del 2012.

2. ¿Posee más sucursales en otras ciudades de la provincia o en el resto del país?

- Tenemos 2 Concesionarios en la provincia de Tierra del Fuego, uno en Rio Grande y otro en Ushuaia.

3. ¿Qué lo motivó a iniciarse en el rubro concesionario?

- Mariano (socio) me hizo la propuesta, en un comienzo arrancamos con la venta de vehículos usados y vimos que ese era el camino. No había Concesionario Oficial Nissan en la isla y decidimos darle curso.

4. ¿Cuál es el marco normativo en el que su empresa se desarrolla?

- En la isla estamos afectados a la Ley N°19.640

5. ¿Conoce las diferencias entre radicar un concesionario en esta provincia y hacerlo en otra provincia?

- Claramente, por eso decidimos emprender nuestra empresa acá.

6. ¿Qué recaudos especiales tiene que tener en cuenta a la hora de la contabilización de su empresa, en relación a los beneficios que reporta el tratamiento que da la Ley N°19.640 a la comercialización de automóviles 0km?

- Principalmente que no se abona el impuesto a las ganancias, si se liquida, pero no se retribuye a Nación.

7. ¿Cómo se registran los actos contables teniendo en cuenta los impuestos a los que está exenta su Concesionario?

- Las compras de vehículos 0km son a Nissan Argentina S.A, radicado en la provincia de Buenos Aires, por lo que se toma como una importación. Las ventas son a personas físicas o jurídicas domiciliadas en Tierra del Fuego.

8. Los beneficios de la Ley, ¿le reportan diferencias considerables en cuanto a las ganancias que se adquieren por la comercialización de vehículos, en relación a la misma actividad, pero en otras provincias del mismo país?

- Básicamente al comprar los vehículos sin IVA tenemos mayor margen de ganancia, pero hay que tener en cuenta gastos que son más elevados con respecto al resto del país y la exigencia de la marca (Nissan) de tener un precio al público menor al del continente.

9. ¿Qué diferencias debe reportar en la facturación de su actividad en virtud de estar bajo un régimen fiscal especial?

- Si la venta es a consumidor final emitimos factura B, si es a empresa emitimos factura A.

10. ¿Cómo nota el comportamiento de los consumidores en relación a los beneficios que incluye la Ley? ¿Tiene clientes que eligen cambiar sus vehículos constantemente?

- Los consumidores se ven directamente beneficiados con esta Ley, ya que les es más económico la adquisición de un 0km que en el resto del país. Nuestros clientes cambian sus vehículos cada 3 años promedio, coincidente con la cantidad de años en que libera un nacionalizado.

11. ¿Cree en la durabilidad de la Ley por una cantidad de años relativamente importante o considera que es tiempo de planear modificaciones, teniendo en cuenta el contexto social y económico de la ciudad y del país en general?

- El sub-régimen industrial está vigente hasta el año 2023, se está considerando una prórroga. En lo personal considero que debe continuar vigente, ya que colabora directamente con el crecimiento y desarrollo de la economía de la isla.

12. ¿Qué se tiene en cuenta para fijar los precios finales a los consumidores?

- Son varios factores a tener en cuenta, principalmente gastos en alquileres, personal, fletes, gestoría en general. La marca audita y exige un precio máximo de venta que debe respetarse a rajatabla.