



REPÚBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY



Cámara de Representantes
Secretaría

XLIX Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 274 de 2020

Carpeta Nº 496 de 2020

Comisión de Transporte,
Comunicaciones y Obras Públicas

SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS INTERNACIONALES

Creación

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 17 de noviembre de 2020
(Sin corregir)

- Preside:** Señor Representante Benjamín Irazábal.
- Miembros:** Señores Representantes Andrés Abt, Rodrigo Albernaz Pereira, Martín Tierno y Carlos Varela Nestier.
- Delegado de Sector:** Señor Representante Iván Posada Pagliotti.
- Asiste:** Señor Representante Sebastián Cal.
- Invitados:** Por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, señores Luis Alberto Heber, Ministro; Juan José Olaizola, Subsecretario; Brig. Gral. (AV) Daniel Olmedo, Director de Transporte Aeronáutico y doctor Pablo Labandera, Director Nacional de Transporte.
Por el Ministerio de Defensa Nacional, señores Rivera Elgue, Subsecretario; doctor Fabián Martínez, Director General de Secretaría; doctor escribano Pablo Arretche, Director de Asuntos Jurídicos, Notariales y Derechos Humanos; General del Aire Luis Heber De León, Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Uruguaya y Brigadier General (AV) Gaetano Battagliese, Director Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica (DINACIA).
Señor Wiston Guerra.
- Secretaria:** Señora Ana Marcela Castrillón.
- Prosecretaria:** Señora Joseline Rataro.

SEÑOR PRESIDENTE (Benjamín Irazábal).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión tiene el agrado de recibir a una delegación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, integrada por el señor ministro, señor Luis Alberto Heber; el subsecretario, señor Juan José Olaizola; el director de Transporte Aeronáutico, brigadier general aviador Daniel Olmedo, y el director Nacional de Transporte, doctor Pablo Labandera, y a una delegación del Ministerio de Defensa Nacional, compuesta por el subsecretario, señor Rivera Elgue; el director general de Secretaría, doctor Fabián Martínez; el director de Asuntos Jurídicos, Notariales y Derechos Humanos, doctor escribano Pablo Arretche; el comandante en jefe de la Fuerza Aérea Uruguaya, general del aire Luis Heber de León; el director nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, brigadier general aviador Gaetano Battagliese; el coronel Martín Campoamor, y el mayor Pablo Reguero.

Motiva esta invitación algunas denuncias que se hicieron en el seno de esta Comisión la semana pasada. A través de la Secretaría, les hicimos llegar la versión taquigráfica de lo que aquí se dijo para que tuvieran todo el material, a efectos de ser estudiado y para poder responder -en la medida de vuestras posibilidades- las preguntas de los señores legisladores.

Dese cuenta de los asuntos entrados.

(Se lee:

EL PRACTICAJE EN EL URUGUAY. Informe presentado por la Corporación Uruguaya de Prácticos del Río. Asunto 148825.

SITUACIÓN CONTRACTUAL EN AEROPUERTOS NACIONALES. Informe presentado por la Asociación de Controladores de Tránsito Aéreo. Asunto 148826.

- Fueron repartidos oportunamente).

—Cabe aclarar que el señor diputado Eduardo Elinger no pudo concurrir en el día hoy y que su suplente no pudo ingresar a sala porque no se votó la licencia del señor legislador. Si estamos de acuerdo, podemos votar para que el señor Winston Guerra ingrese como invitado a la Comisión.

(Se vota)

—Cinco por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

(Ingresa a sala el señor representante Winston Guerra)

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Siempre es un gusto venir a trabajar con los señores legisladores sobre proyectos de ley muy importantes.

Como tenemos una serie de denuncias para abordar, propongo que primero se otorgue la palabra al subsecretario del Ministerio de Defensa Nacional, señor Rivera Elgue, para que él determine quién hará uso de la palabra para responder sobre las denuncias planteadas en su momento en la Comisión. Luego, si hay alguna duda, podré dar mi opinión sobre el proyecto de ley a consideración de la Comisión. De todos modos,

lo más importante es priorizar las incertidumbres que pudieron haber quedado en la Comisión frente a las denuncias que se recibieron oportunamente.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE DEFENSA NACIONAL.- Quiero disculpar la ausencia del señor ministro. No ha podido concurrir porque se encuentra acompañando al señor presidente de la República en la ciudad de Melo.

Agradezco la oportunidad que se da al Ministerio de Defensa Nacional para que pueda responder las denuncias realizadas. A esos efectos, si se me permite, cedo la palabra al director nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, brigadier general Battagliese.

SEÑOR BATTAGLIESE (Gaetano).- En respuesta a las denuncias formuladas por el señor Carlos Coeff y la Cámara Empresarial del departamento de Maldonado, voy a contestar la primera, que tiene que ver con los controles a las concesiones aeroportuarias.

Los controles a las concesiones aeroportuarias se realizan de acuerdo a lo que establece el Anexo G del Régimen de Gestión Integral, aprobado por el artículo 7º del Decreto Nº 376/02. Esta norma establece, a título expreso, la creación de la Unidad de Control de Gestión Integral de Aeropuertos y Concesiones Aeroportuarias, con la intervención de los ministerios de Defensa Nacional, de Transporte y Obras Públicas y de Economía y Finanzas.

El cumplimiento de las obligaciones de Caisa, en este caso, ha sido corroborado y no ha habido incumplimientos. Sin embargo, hubo algunos pedidos de extensión de plazos por diversos motivos y algunas modificaciones en las previsiones iniciales, algo normal y muy dinámico, que fueron autorizadas oportunamente por el Poder Ejecutivo. Los detalles técnicos que menciona el señor Carlos Coeff respecto a distintos temas fueron acordados en los talleres técnicos realizados, previo a la firma de la extensión del contrato.

Cabe aclarar que para superar todos los temas técnicos, tenemos reuniones de talleres en los que los ingenieros y los arquitectos conversan entre ellos sobre los detalles técnicos para superarlos. Esto con respecto a la primera denuncia.

En cuanto a la segunda denuncia, referida a la realización de modificaciones en los pliegos, debo decir lo siguiente. Frente a esta situación de pandemia, Caisa solicitó la extensión de algunos plazos, que fueron contemplados parcialmente. Por ello, traje conmigo el Capex, que es donde figura toda la evolución de las obras y cuándo deberían llevarse a cabo. Como esto es algo muy dinámico, de acuerdo a los talleres llevados adelante entre los técnicos y bajo el control de los tres ministerios, se organiza la concreción de las obras por motivos operativos, etcétera. De todos modos, existe una unidad de control y controlamos siempre el consorcio; hay un programa ya predeterminado, que se respeta.

Con respecto a las potestades de la Unidad de Control, debo decir que no puede modificar lo establecido por el contrato de concesión. Se trata de un órgano de control y de asesoramiento del Poder Ejecutivo, por lo que la autorización de solicitudes de cancelaciones de las obligaciones previstas excede sus competencias. Por ejemplo, cuando en la página 3 de la versión taquigráfica el señor Carlos Coeff dice: “[...] cuando el órgano controlador tiene intereses con el privado; y lo dejo por ahí”, no sé realmente a qué se refiere; además, no aporta ninguna prueba.

SEÑOR MARTÍNEZ (Fabián).- Como señaló el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, siempre es un gusto comparecer ante esta Casa, en la que estuvimos

-no en el digno lugar que ocupan ustedes- acompañando a algún señor legislador en una muy entrañable tarea, como es la de representar a la ciudadanía en este Poder Legislativo. Francamente -por eso el brigadier general me concedió la palabra-, nos preocupa profundamente esta afirmación. Creo que el señor diputado Tierno lo manifestaba en la sesión respectiva -y consta en la versión taquigráfica; si no fuera así, pido al señor diputado que me corrija- que, obviamente, era una acusación que quizás debería tomar -y así lo está analizando el señor ministro y el Ministerio- otros caminos -además, del Poder Legislativo-, porque la acusación es extremadamente grave.

En principio, la acusación estaría comprendiendo a administraciones anteriores y no se referiría a la administración actual, pero tampoco, como bien dijo el brigadier general, lo aclara.

Entonces, para quien habla, como para el doctor Arretche, que representa al Ministerio de Defensa Nacional en el organismo de control, al igual que para las autoridades de Dinacia, y los representantes del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y del Ministerio de Economía y Finanzas, indudablemente, estas afirmaciones afectan nuestra credibilidad y honradez. Se está diciendo que existe conjunción del interés público con el interés privado.

Entonces, ante las manifestaciones del señor diputado Tierno, integrante de esta Comisión, quizás sería interesante -lo planteo como sugerencia- propiciar otra instancia para que este señor aclarare en esta Comisión a qué se refería con estas acusaciones. Sin perjuicio de ello, nosotros en el Ministerio estamos analizando eventuales acciones, pero me parece que esa sería una buena instancia, porque textualmente se dijo -y consta en la página 3 de la versión taquigráfica respectiva-: "Mucho menos, también, cuando el órgano controlador tiene intereses con el privado; y lo dejo por ahí". No hay que aclarar más.

Solo quería hacer esa referencia.

Agradezco nuevamente la invitación.

SEÑOR BATTAGLIESE (Gaetano).- Tengo del Decreto Nº 376 y el nombramiento de quienes integramos la Unidad de Control, que la preside quien les habla, y la integran el brigadier general Daniel Olmedo, en representación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas; el doctor Fabián Martínez, representando al Ministerio de Defensa Nacional; un coordinador ejecutivo, el director general de Infraestructura Aeronáutica, coronel Aguirregaray; la Asesoría Económica Financiera, en la que está el Ministerio de Economía y Finanzas, representado por el doctor Fernando Scelza; la contadora Elsa Novelli, por la Dinacia, como honoraria; la arquitecta Gabriela Quintana, en la Asesoría en Ingeniería, Arquitectura y Electrónica, representando al Ministerio de Transporte y Obras Públicas; la ingeniera María Magdalena Cerviño, de la Dinacia; el mayor técnico profesional ingeniero Ricardo Clavijo, de la Dinacia, en el área de electrónica. La asesoría jurídica notarial está a cargo del doctor Arretche y la escribana Bettina de los Santos; en la Asesoría Operativa Aeronáutica están el coronel Miguel Olivera y el teniente coronel Nancay Graña.

Es decir, en la Unidad de Control están representados los tres Ministerios, con total transparencia, y tengo las actas desde que inició su trabajo la Unidad de Control hasta estos días, que puedo entregar sin problemas a la Comisión.

Se hicieron otras consideraciones, por ejemplo, por qué se otorgó nuevamente la concesión a la Corporación América. Eso excede la competencia de la Unidad de Control; fue una decisión del Poder Ejecutivo que excede las competencias de la Unidad de Control y, en este caso, de la Dinacia.

Cuando se refiere a los ejercicios de simulacros de accidente, afirma que desde el año 2010 no se realizan. Tengo el Manual de Simulacro de Accidente y traigo en un CD la prueba de todos los simulacros que se hicieron y, por supuesto, las fechas. En 2013, se hizo un simulacro total; en 2014, se hizo un ejercicio de mesa; en octubre de 2014, se hizo una evacuación simulada de incendio de la terminal; en 2015, accidente mayor, con el código Lima- Víctor- Charlie- Echo- Óscar; el 30 de marzo de 2018, hubo un accidente y se activó el sistema del plan de emergencia, y hubo un simulacro total el 4 de noviembre de 2019. Los simulacros se hacen todos los años; dependiendo de la fecha y de cómo se hagan, se pueden hacer de mesa o involucrando a los elementos físicos. Los simulacros siempre se hicieron.

De más está decir que la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, a través de la Unidad de Control, controla estos simulacros con el jefe de aeropuerto y con los integrantes del plan de emergencia.

También se hace referencia al espesor del recapado de la pista; no fue como se dice. El espesor de la pista fue de siete centímetros, que fue lo acordado entre los talleres técnicos que nosotros hacemos. En realidad, no sabría discernirlo, porque el tema del espesor es muy técnico, de ingeniería. Lo que nosotros debemos tener en cuenta es el PCN, que es lo que soporta el pavimento. Esto fue acordado entre los profesionales; era lo que tenían que hacer y fue lo que se hizo. Asimismo, el balizamiento de los taxi Echo y Bravo no estaba dentro de las obligaciones contractuales en ese momento, y por eso no se hicieron.

En cuanto a las tarifas, son reguladas por los parámetros establecidos en un anexo del contrato de concesión y son controladas por nuestra asesora económica. Los dos asesores económicos que tenemos -que son el del Ministerio de Economía y Finanzas y la asesora de economía Novelli, que es la honoraria que está por parte de la Dinacia- establecen, de acuerdo con la ecuación económica, el aumento o no de las tarifas. Tengo toda la historia de las tarifas; si se desea conocerla, podemos dejarla. Las tarifas de los servicios aeroportuarios se fijaron en el contrato original en 1993; la tasa de embarque, una vez inaugurada y reacondicionada la nueva terminal, fue fijada en US\$ 12. Después, por resolución N° 1.866/001, de 14 de diciembre, se aprueba la modificación del contrato suscrito; el 9 diciembre de 1993, aumentó el precio de embarque a US\$ 20, etcétera. Es decir, tengo toda la historia, todas con resolución del Poder Ejecutivo, por supuesto: se estudia técnicamente si es posible, si es factible, si es coherente, se eleva al Poder Ejecutivo, y el Poder Ejecutivo nos autoriza.

Al ser muy dinámico, también nos autorizó a tomar parte del canon -al Poder Ejecutivo; al Ministerio de Economía y Finanzas, en su momento- y a no realizar cierta obra, pero todo fue consultado en la órbita de la Unidad de Control, todo, con técnicos, con profesionales.

Se hace referencia a la instalación de un ILS que estaba prevista. El ILS es un sistema de aterrizaje para las aeronaves; se hizo un estudio para saber si convenía instalarlo o no. Indudablemente, en el área operativa, todos los pilotos queremos tener un ILS. En su momento, estaba prevista la instalación de un ILS, pero en aquel momento se decidió que ese canon que debía pagar el consorcio, que era para la instalación del ILS, por una directiva del Poder Ejecutivo, se tomó el canon y no se instaló el ILS, y técnicamente se dijo que sí, que se podía postergar. Entonces, está previsto para 2024 y 2025, dentro del cronograma.

SEÑOR REPRESENTANTE TIERNO (Martín).- Quisiera hacer una consulta sobre lo que acaba de manifestar el brigadier.

Me gustaría saber en qué año el Poder Ejecutivo solicitó que se le pagara un canon -no sé cuál fue la forma- y no se aportara para la compra del ILS.

SEÑOR REPRESENTANTE CAL (Sebastián).- En primer lugar, quiero saludar a la delegación y decir que el brigadier ha sido muy claro hasta el momento.

Por otro lado, tengo entendido -colaboro con la búsqueda de la información- que se pagaron cinco cuotas anuales de US\$ 100.000; estoy apelando a mi memoria, pero estoy casi seguro de que fue así.

SEÑOR BATTAGLIESE (Gaetano).- Es así.

SEÑOR REPRESENTANTE CAL (Sebastián).- Por lo tanto, hablamos de un número que está muy por debajo de lo que cuesta la instalación de un ILS.

SEÑOR BATTAGLIESE (Gaetano).- Si no me equivoco, fue a fines de 2001 o principio de 2002; de todos modos, voy a confirmar dónde está escrito y enviaré la información.

El canon de Caisa, actualmente, es de US\$ 500.000, y lo que puedo decir es que ILS no se instaló debido a las directivas del Poder Ejecutivo. De todos modos, está previsto que las obras para su instalación se lleven a cabo entre 2024 y 2025 en el Capex.

Otra de las preguntas dice así: "Es tan difícil controlar cuando se les paga para eso? Con respecto a esta consulta no voy a emitir ninguna opinión. Sin embargo, quiero decir que cuento con profesionales que trabajan de manera honoraria; ellos pierden parte de su tiempo en la Unidad de Control con el fin de respaldarnos.

Por otra parte, se hace referencia a la compra de equipos por parte de Caisa, la ex Pluna, pero como se trata de una empresa privada, no es un tema de nuestra incumbencia.

A continuación, voy a referirme a la consulta sobre el mantenimiento de las unidades de extinción de incendios.

En realidad, se cuenta con los formularios que prueban los servicios completos realizados a las unidades de extinción de incendio, que en el aeropuerto de Laguna del Sauce son tres.

Los aeropuertos deben tener cierta cantidad de espuma especial y de agua, y nosotros tenemos tres camiones, o bombas, para la extinción de incendios; tenemos un T 3000 y dos T 1500. En realidad, un aeropuerto como el de Laguna del Sauce, que opera con aviones 737 y Embraer 190, debe contar con dos bombas; una de ellas está permanentemente de *backup*, pero si por casualidades -que ha sucedido- una de las bombas deja de funcionar y, con mucha mala suerte, la otra también falla, a través de Notam -noticias para la gente de aviación-, de manera inmediata se baja la categoría del aeropuerto hasta que se repare la segunda bomba.

Como dije, tenemos los formularios correspondientes al mantenimiento de las bombas y las horas de activación. De todos modos, voy a dejarles unos links para que puedan ver todos los servicios que se le realizaron a las unidades durante 2019 y 2020; aclaro que con la nueva concesión, las bombas van a ser responsabilidad del concesionario. Todavía no están operativas porque están demoradas en Italia debido al covid- 19; fueron compradas allí porque es lo que está establecido en el contrato.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE DEFENSA NACIONAL.- El contrato se firmó el 18 de diciembre de 2001 entre el Ministerio de Defensa Nacional -firmó el doctor Luis Brezzo- y la empresa Consorcio Aeropuertos Internacionales S.A, y el artículo 3º dice que

como parte final de la cláusula quinta, se agrega lo siguiente a Obras de la Concesión, y se establece: La propuesta de inversión en el equipo ILS será sustituida por una partida de US\$ 500.000 americanos, que Caisa transferirá a la DGIA, y esta la destinará a aspectos relacionados a seguridad que estime conveniente. Dicha partida será efectiva en cinco cuotas anuales, iguales y consecutivas, de US\$ 100.000, venciendo la primera en abril de 2002.

Por lo tanto, en esa fecha se realizó la modificación; así se sustituyó el contrato de concesión de obra pública.

SEÑOR REPRESENTANTE CAL (Sebastián).- No soy miembro de esta Comisión, pero entiendo que a esta asesora no le compete evaluar si son ciertas, o no, las denuncias que realizó la Cámara Empresarial de Maldonado. De todos modos, creo que se debe destacar la gravedad de las denuncias.

Hay un punto que me dejó muy preocupado, y es la manipulación y la denuncia que realizó la Cámara Empresarial de Maldonado, en la que sugiere que pudo haber habido alguna manipulación de Notam, a pedido del concesionario; entendí que esa fue la sugerencia que realizó. En realidad, creo que es una denuncia bastante grave; seguramente, ustedes coincidirán conmigo que es así.

Por lo tanto, me gustaría que el brigadier Battagliese nos dijera qué situación se produjo como para que variara de categorización del aeropuerto en tan pocas horas. Tal como dijo, pudo haberse roto una bomba, y durante las tres horas que llevó su reparación la categoría fue distinta, pero me gustaría que dejara constancia de las razones que llevaron a ese Notam. Para que quede claro, quiero explicar qué es un Notam; el brigadier lo explicó muy bien, pero de pronto no todo el mundo lo entiende. Un Notam es un mensaje relativo a una situación producida en un aeropuerto; estos mensajes se suben a una red que se llama AFTN, y se puede ver en cualquier parte del mundo. Por esa razón, me parece que sería muy delicado manipular un Notam.

Por otra parte -aprovechando la presencia del brigadier Battagliese-, el literal M) del artículo 104 del Reglamento de la Cámara de Representantes dice: "A declarar ante la Cámara o la Comisión que integre, toda vinculación personal o de intereses que lo ligue a cualquier gestión, asunto o proyecto de carácter general que se considere".

Por lo tanto, tengo que preguntarle al brigadier si yo tengo algún vínculo comercial con la Dinacia. Hago esta consulta debido a cierta duda que ha tratado de sembrar el concesionario, quien visitó a diferentes legisladores sugiriendo que yo podría tener algún vínculo comercial con la Dinacia.

Por otra parte, me gustaría que nos aclararan si hay una tarifa diferencial entre el aeropuerto de Laguna del Sauce y el Aeropuerto Internacional de Carrasco, es decir, si las tasas de despegue, aterrizaje y parqueo son las mismas o son diferentes. Independientemente de eso, debo decir que hoy el concesionario, debido a la situación, ha sido muy amable y ha exonerado de las tasas a la aviación en general, que es algo que se valora mucho.

Asimismo, me gustaría preguntar al brigadier si el pago del canon por parte del concesionario se ha realizado en tiempo y forma, más allá de la situación que se está viviendo; el brigadier explicó muy bien que ha habido una deferencia con el concesionario por la situación que se está viviendo. Sin duda, hablamos de un sector que fue muy golpeado, y entiendo -y apoyo- que se haya hecho un corrimiento del pago del canon.

De todos modos, dejando la situación de lado, me gustaría saber si con anterioridad se cumplió con el pago del canon en tiempo y forma.

Tampoco me gustaría perder la oportunidad de realizar una consulta al señor subsecretario de Defensa Nacional. Hace unos días realicé un pedido de informes al Ministerio de Defensa Nacional, consultando si en 2018 y 2019 recibió en algún momento alguna sugerencia -no digo que esté mal, ya que hay muchos proyectos que tienen iniciativa del ámbito privado; sin duda, no me parece que esté mal que el sector público y el privado se involucren- de parte del actual concesionario con respecto a crear un sistema nacional de aeropuertos, o algo similar.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE DEFENSA NACIONAL.- Voy a contestar la última pregunta que realizó el diputado Cal y después le voy a ceder el uso de la palabra al brigadier Battagliese y al doctor Martínez para que se refiera a la negociación del canon, que fue quien estuvo a cargo de esa tarea por parte del Ministerio de Defensa Nacional.

El pedido de informes fue recibido por el señor ministro, lo está manejando la Secretaría del Ministerio, y se está recabando toda la información. Sin duda, durante todo este tiempo hemos recibido propuestas de distintos actores privados, no solo de parte del concesionario. Por lo tanto, cuando se cuente con toda la información consolidada -la estaba recolectando la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica-, será enviada al señor diputado.

SEÑOR MARTÍNEZ (Fabián).- Vamos a hacer referencia a la situación actual, porque no tengo muy clara la anterior y deberé pedírsela al general Battagliese.

Con respecto a la situación actual podemos decir que hay una modificación a la espera de la firma del señor Presidente de la República. Nosotros, como organismo de contralor, lo único que hacemos es asesorar sobre si la situación es pertinente o no. Tengo entendido que esto ya había sido firmado por el señor ministro de Economía y Finanzas y estaba en Presidencia de la República para la respectiva firma.

Con esta modificación se aplazó el monto del canon que se debía pagar, que se calcula de acuerdo -cualquier cosa me corrige, general- con la venta de pasajes que hay. Teniendo en cuenta la situación particular existente se planteó que cuando se fuera a terminar de pagar el canon en su totalidad podría ser mayor lo que se estaba pagando que lo que se debería abonar.

En este sentido, los técnicos estimaron -estudio que podemos hacer llegar a la Comisión, si les parece- que se modificara ante esta situación de imprevisión, como es la pandemia, por única vez, sin perjuicio de que se constatará -todos creemos que no va a suceder- que, por ejemplo, en los pasajes -el año pasado la cifra fue de dos millones; hoy se estimaba que no llegaría a seiscientos mil-, la diferencia en el pago del canon iba a ser importante.

Por eso se entendió que se debía modificar por única vez, sin perjuicio de que si llegara a dar que hubiera dos o tres millones de pasajes se integrara el canon con la totalidad que se debe pagar.

Obviamente, hay otro vencimiento en el que se está trabajando, pero al respecto le voy a ceder el uso de la palabra al brigadier general. En lo que nosotros estuvimos trabajando activamente fue en esta situación coyuntural del canon que debía pagar la concesionaria, que se modificó contractualmente por acuerdo de ambas partes y cuya resolución ahora está para ser firmada por el Presidente de la República.

SEÑOR BATTAGLIESE (Gaetano).- Contestando lo que preguntaba el señor diputado Cal respecto al mensaje que a veces indefectiblemente tiene que salir para que las compañías aéreas sepan que si de las dos bombas que tienen que funcionar permanentemente para la categoría del aeropuerto, una falla, en ese período de arreglo o

de ajuste de la bomba -así sean dos horas o un día, que se puede dar- sale el Notam informando a las aerolíneas que se baja la categoría del aeropuerto. Es decir que no puede aterrizar un 737 o un Embraer 190, pero puede aterrizar una aeronave turbohélice más pequeña. Esto sucede en todo el mundo, pero en forma muy esporádica.

Como les decía, en el Aeropuerto Laguna del Sauce tenemos, inclusive, una de *backup*, que no es poca cosa. Las tres bombas existentes pertenecen a la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.

Se puede dar que una segunda bomba falle o haya perdido la espuma, pero las veces que ha pasado nos ajustamos indefectiblemente a la bajada de categoría del aeropuerto y controlamos que así sea en forma inmediata, porque es un peligro para la seguridad operacional.

Con respecto a la relación empresarial del diputado Cal, puedo decir que no tengo idea ya que no he escuchado nada en ese sentido.

SEÑOR REPRESENTANTE CAL (Sebastián).- Muchas gracias.

Me gustaría dejar constancia de que tuve una vinculación laboral en algún momento con la Dinacia. Una de mis empresas brindó servicios a la Dinacia, para mantenimiento de su parque de combustibles, pero desde que estoy en una función pública, desde el 15 de febrero en adelante, no tuve ningún tipo de relación.

Quería que se dejara constancia, porque se han realizado visitas a legisladores sugiriendo, de forma suspicaz, que yo tengo alguna vinculación laboral con la Dinacia.

SEÑOR BATTAGLIESE (Gaetano).- Bajo ningún concepto; además, las empresas que han trabajado están registradas, por lo que doy fe de ello.

SEÑOR REPRESENTANTE CAL (Sebastián).- Fue muy claro el director en su exposición sobre la situación actual y le agradezco.

Me queda pendiente saber, con anterioridad a la emergencia sanitaria, si el actual concesionario ha cumplido en tiempo y forma con el pago de los cánones y demás.

La otra pregunta que también realicé al señor brigadier general fue si las tarifas de los aeropuertos Laguna del Sauce y Carrasco son diferenciales.

SEÑOR BATTAGLIESE (Gaetano).- Nunca tuvimos inconvenientes para el cobro del canon con anterioridad a la emergencia sanitaria.

Por lo menos, lo que consta en actas es que el canon se ha recibido. Lo que pudo haber sucedido -lo tengo que revisar- es algo similar a lo que pasó con ILS, como alguna instalación o reparación a cambio del pago del canon. Eso tal vez pudo haber pasado. La verdad es que ahora no lo podría afirmar, pero lo puedo revisar y hacérselos llegar. Reitero: no hubo inconvenientes con los pagos de canon.

Con respecto a las tarifas puede haber una diferenciación. Si bien esto lo controlamos, hay una ecuación económica que la tratan los contadores del Ministerio de Economía y Finanzas y de la Unidad de Control. Este es un tema técnico. Se basan en una matriz y de ahí se dilucidan los aumentos o no de las tarifas en los aeropuertos.

Yo mencionaba todos los decretos que tengo acá, que también actualizan las tarifas. Estas salen, como les decía, de la ecuación económica que se trata en la Unidad de Control y están fijadas por decretos del Poder Ejecutivo.

Lo que puedo decir es que en el aeropuerto de Laguna del Sauce la tarifa de embarque es de US\$ 32 y en el de Carrasco la internacional es de US\$ 46 y la regional es de US\$ 21. Luego les puedo hacer llegar el detalle de cómo se ha llegado a las tarifas

pero, reitero, es la ecuación económica que se estudia en la Unidad de Control, entre los dos Ministerios y luego se eleva para su aprobación al Poder Ejecutivo.

SEÑOR DE LEÓN (Luis Heber).- Buenos días a todos. Quiero decirles que para mí es un honor estar acá. Quería aclarar un poquito más el tema de los Notam, porque quedó muy acotado a un problema.

Las publicaciones aeronáuticas por su naturaleza deben dar seguridad a la aviación y por eso se generan. No van asociadas a ningún problema de concesiones; por tanto, lo primero que debemos hacer es separar las concesiones de los problemas del aeropuerto.

Acá puede pasar que un día haya un problema aviar, lo que en Durazno es muy común. Tenemos una población aviar que va desde los silos hasta la cabecera y de ésta a los silos, que se publica en Notam para avisarle a la aviación que tenga cuidado en ciertos horarios, porque va a haber pájaros que son altamente peligrosos para las operaciones aéreas.

También puede pasar que caiga un rayo y, en ese caso, las comunicaciones quedan alteradas. Ahí también se genera un tema y se avisa que entre tal y cual período va a haber un problema, porque hubo un corte de energía que se tratará de solucionar

Todas estas publicaciones, que tienen tiempos diferentes -de acuerdo con la posibilidad de la solución- bajan las categorías de los aeropuertos o ponen en alerta la actividad aeronáutica. O sea que el Notam no sólo va a la actividad del bombero y de la capacidad de agua que pueda tener el aeropuerto, sino a una cantidad de otras cosas asociadas a qué riesgos de operación podría tener ese aeropuerto o a cómo se podría hacer la operación.

Voy a hablar del Aeropuerto Internacional Ángel Adami. Este aeropuerto tiene un Notam que dice desde y hasta qué hora está abierto, para que la gente que va a hacer esa operación sepa que se va a encontrar con actividad en ese horario. Por eso digo que el Notam tiene una magnitud mucho más amplia de lo que, en realidad, acotaba la consulta.

Eso existe y hay una reglamentación que establece cómo se debe confeccionar, qué niveles tienen esos Notam para las actividades aeronáuticas y qué riesgos tienen.

Me acota el señor subsecretario que aquellas actividades que nosotros hacemos en ciertos lugares o zonas restringidas, también quedan dentro de los Notam, por las dudas de que haya actividades, de tiro o de lo que fuere, en dichos lugares. Eso también va dentro de los Notam, es decir, todas las actividades aeronáuticas que se hacen en la República.

Quería aclararlo, porque a veces lo acotamos sólo a una parte de la actividad aeronáutica.

Muchas gracias.

SEÑOR REPRESENTANTE VARELA NESTIER (Carlos).- Simplemente, quería dejar una constancia y agradecer la información.

Era notorio que a esta Comisión, una vez recibidas las denuncias que se hicieron, le resultaba imprescindible contar con las respuestas oficiales.

Cualquier decisión que nosotros tomemos a partir de ahora con relación al proyecto de ley estaba condicionada, obviamente, a obtener respuestas de parte de las autoridades.

En lo personal, me siento conforme y, ante las denuncias recibidas, las respuestas brindadas han sido satisfactorias. Obviamente, sobre esa responsabilidad es que vamos a trabajar sobre el proyecto, así como sobre otros asuntos que estén conectados con el tema aeropuertos. Nos hemos introducido en este tema a partir de la ignorancia -debo decirlo- pero hemos aprendido muchísimo, y resulta imprescindible continuar profundizando, no sólo en el proyecto sino también en otros aspectos relacionados con la Dinacia, los servicios y las necesidades que el país tiene, para seguir desarrollando un área tan estratégica.

Quiero reconocer la información que ustedes nos brindaron y agradecerles. Insisto: sobre ella vamos a seguir trabajando.

SEÑOR REPRESENTANTE TIERNO (Martín).- Me sumo a las palabras del compañero Varela en el sentido de que las respuestas fueron muy claras y dan la posibilidad a la Comisión de seguir trabajando sobre este tema.

Nosotros planteamos la posibilidad de visitar el aeropuerto. Esperamos contar con la presencia de la Fuerza Aérea cuando esta Comisión decida hacerse presente y ver *in situ* parte de las denuncias sobre las obras que no se habrían estado realizando y que estarían en la concesión.

Con respecto a lo que dijo el director general de Secretaría sobre las denuncias que hizo uno de los representantes de la delegación de la Cámara Empresarial de Maldonado, señor Coeff, es exacto lo que usted dice. Mis manifestaciones fueron primero de sorpresa, porque es una denuncia muy grave decir que un operador privado no es controlado porque supuestamente hay algún arreglo con el que lo tiene que controlar. Solicitamos la presencia en Comisión del Ministerio, de la Fuerza Aérea y de la Dinacia para que nos aclararan al respecto.

En cuanto a lo otro que manifestó el invitado de que el ministro García está viendo la posibilidad de llevar adelante alguna otra denuncia, corresponde a otro ámbito, no a este. La Comisión recibió a una delegación que realizó denuncias graves, por lo que solicitamos la presencia de ustedes para aclararlas en este ámbito, el del Parlamento nacional; para nosotros ya fueron aclaradas.

SEÑOR REPRESENTANTE CAL (Sebastián).- Me sumo al agradecimiento de la concurrencia de la delegación. El brigadier Battagliesi ha sido muy claro, así como todo el equipo de los Ministerios de Transporte y Obras Públicas y de Defensa Nacional.

Se han aclarado varios puntos de las denuncias que se hicieron en esta Comisión. Sería muy bueno hacer llegar la información que falta.

SEÑOR PRESIDENTE.- No habiendo más preguntas sobre este tema, pasaremos a hacer consultas sobre el proyecto de ley relativo a la creación del Sistema Nacional de Aeropuertos Internacionales.

SEÑOR REPRESENTANTE POSADA PAGLIOTTI (Iván).- En otra oportunidad participé de la Comisión de Transporte y Obras Públicas. Cuando tomamos conocimiento de este proyecto de ley, nos generó especial preocupación, pero la actividad parlamentaria, la actividad en la Comisión de Presupuestos integrada con la de Hacienda, hizo que este tema quedara pospuesto.

Hoy, que contamos con la presencia de las autoridades de los ministerios de Transporte y Obras Públicas y de Defensa Nacional -a las que agradezco su participación en la Comisión-, me parece que es bueno poner arriba de la mesa la visión que tenemos con relación a este proyecto.

Esta iniciativa nace en la legislatura pasada, es enviada al Parlamento el 28 de febrero del corriente año y tiene tratamiento en el Senado, en la medida en que el actual Poder Ejecutivo manifiesta su acuerdo con el proyecto que presentó el anterior Poder Ejecutivo.

Nosotros tenemos algunas observaciones que hacer; hay ciertos temas que realmente nos generan ruido.

El artículo 1º de este proyecto crea un Sistema Nacional de Aeropuertos Internacionales. El artículo 2º establece: "Facúltase al Poder Ejecutivo a otorgar mediante procedimiento competitivo y a renovar, modificar, ampliar el objeto o prorrogar concesiones o contratos de concesión para la construcción, conservación y explotación, conjunta o separadamente de los aeropuertos ubicados en el territorio nacional [...]".

Hay dos concesiones en nuestro país; las dos pertenecen a la misma empresa. Si bien la de la Laguna del Sauce correspondía a otra empresa, las acciones fueron compradas y a partir del año 2008 los dos aeropuertos más importantes -el factor diferencial es el Aeropuerto Internacional de Carrasco y el Aeropuerto Internacional de Laguna del Sauce- fueron concesionados a la Corporación América International. Está claro que en el ámbito nacional, no ha surgido el interés por la explotación de otros aeropuertos. De hecho, el artículo 2º del proyecto tal como está redactado, da nombre y apellido al que puede ser el único y eventual interesado en una explotación de un Sistema Nacional de Aeropuertos Internacionales. Hay un único interesado en esto, y es el que hoy tiene las concesiones del Aeropuerto Internacional de Carrasco y del Aeropuerto Internacional de Laguna del Sauce. Si hay un único interesado en este asunto es porque tiene las concesiones de los aeropuertos que realmente son rentables. Vamos a estar creando, en los hechos, un monopolio privado con respecto al Sistema Nacional de Aeropuertos Internacionales. Es decir, todos los aeropuertos internacionales van a estar siendo manejados por un único concesionario, y esta decisión, desde el punto de vista conceptual, nos parece absolutamente inconveniente para nuestro país.

Está claro que hay un interés de parte del actual concesionario en que haya una prórroga de la concesión. Ya la hubo. El Aeropuerto Internacional de Carrasco comenzó a ser explotado en el año 2003. Hay que recordar que, felizmente, después de un fallido procedimiento competitivo, el entonces presidente de la República, doctor Jorge Batlle, tuvo la buena idea de establecer un sistema de subasta mediante el que se obtuvo un monto del orden de los US\$ 34.500.000. El Aeropuerto Internacional de Carrasco significó una inversión de US\$ 165.000.000. O sea que se puede decir que la inversión para todo lo que tiene que ver con la explotación del aeropuerto, de pique significó US\$ 200.000.000 que, como contrapartida, tuvo el canon establecido en lo que tiene que ver con la explotación de la concesión.

Hay que recordar que, además, el Aeropuerto Internacional de Carrasco, cuya concesión vencía originalmente en el año 2023 -dentro de tres años-, en 2014 -nueve años antes de su vencimiento- tuvo una nueva concesión por decreto. Se estableció una concesión de diez años más por un precio de US\$ 23.500.000 más algunas inversiones que se establecieron en el decreto respectivo que autorizó la nueva concesión hasta 2023. Además, la concesión del Aeropuerto Internacional de Laguna del Sauce, en el año 2018 -hace dos años-, también fue prorrogada hasta 2033. La realidad es que las dos concesiones vencen en 2033. Lo que plantea el artículo 2º es que esa concesión pueda extenderse cincuenta años, es decir, por lo menos veinte años más a partir de 2033, porque hasta ese año ya están concesionados ambos aeropuertos.

Me parece que hay que razonar este tema desde un punto de vista económico. En este momento particular que vive el país con la crisis sanitaria y demás, ¿están dadas las

condiciones para discutir una prórroga de dos concesiones que vencen en el año 2033? ¿A cambio de qué? Porque eso es lo otro. ¿Cuánto es la inversión que necesitan los aeropuertos en un Sistema Nacional de Aeropuertos Internacionales? El ministro Heber puede decirnos que hay un elemento central: la construcción de las pistas. Las pistas de los aeropuertos en el interior del país no son más de 20 kilómetros. Esa es la realidad más o menos del Uruguay.

Entonces, que hoy, en plena pandemia, se esté discutiendo la eventual prórroga de las concesiones que vencen en el año 2033, no cierra. Además, significa establecer un monopolio privado respecto al Sistema Nacional de Aeropuertos Internacionales. Diría -aquí están presentes las autoridades del Ministerio de Defensa Nacional, que son las especialistas en este tema- que hasta tiene connotaciones desde el punto de vista de la seguridad nacional. A mí me parece que hay un aspecto que debería ser detenidamente analizado.

En cuanto al valor que significa un año de concesión en el Aeropuerto Internacional de Carrasco, la inversión a la que hacíamos referencia hoy del orden de los US\$ 200.000.000 fue rentable. El canon mínimo era 2,5%, pero de acuerdo con lo que me informó la empresa, ese canon hasta hace poco estaba en más de US\$ 8.000.000; hablo de antes de la pandemia. O sea que la explotación dejó un canon muy superior al mínimo establecido en el contrato de concesión. En condiciones normales fue realmente una inversión muy rentable, tanto que dio para recuperar una inversión de US\$ 200.000.000, pagar un canon importante como el que hacíamos mención y, obviamente, obtener ganancias.

Entonces, si uno hace un cálculo muy grosero, simplemente teniendo en cuenta esos US\$ 200.000.000 de inversión inicial en el año 2003, que hubo una recuperación y una rentabilidad y, además, se pagó el canon a que hacíamos referencia, la extensión de un año de concesión vale, como mínimo -esta es una estimación muy grosera; entiendo que vale mucho más-, US\$ 10.000.000.

Realmente este proyecto que tenemos a consideración y que tiene la aprobación de la Cámara de Senadores, me parece muy inconveniente para nuestro país, en primer lugar porque se está apurando una decisión que recién deberíamos tomar en 2030, 2031 o 2032, previendo el vencimiento de las concesiones. Está claro que, de acuerdo con lo que establece el artículo 2º, el procedimiento competitivo no va a existir. En las condiciones vigentes no hay otro oferente que el actual concesionario del Aeropuerto Internacional de Carrasco y del Aeropuerto Internacional de Laguna del Sauce.

Nosotros tenemos posición formada con respecto a este tema; simplemente, queríamos transmitirla en el ámbito de la Comisión, porque nos parece equivocada esta decisión promovida por el Poder Ejecutivo anterior y respaldada por el actual. Creemos que cualquier decisión que se tome en el sentido de lo que está planteado en este proyecto de ley será absolutamente inconveniente para los intereses de nuestra República.

SEÑOR REPRESENTANTE VARELA NESTIER (Carlos).- Quisiera dejar una constancia. El diputado Iván Posada ha hecho una serie de afirmaciones y valoraciones sobre el proyecto. Nosotros podemos compartir algunas y disentir con otras, pero no es nuestro estilo debatir delante de la visita, y no lo vamos a hacer. Creo que eso es parte del tratamiento del proyecto, cuando corresponda. Por lo tanto, exhortaría a que nos limitáramos a formular las preguntas específicas sobre la iniciativa, para evitar que se entre en una polémica que creo que no corresponde, porque comprometemos a los invitados, y no es el estilo de trabajo en las comisiones.

SEÑOR REPRESENTANTE POSADA PAGLIOTTI (Iván).- Quiero aclarar que esta inquietud que estoy planteando en el seno de la Comisión ya la trasladé a nivel de la coalición de gobierno. La respuesta que obtuve fue que hoy iban a estar presentes las autoridades de los ministerios de Transporte y Obras Públicas y de Defensa Nacional. Consecuentemente -el señor presidente está informado en este sentido-, por una razón de absoluta lealtad desde el punto de vista político, vine a este ámbito a realizar el planteo y tengo la absoluta convicción de que lo que dije está respaldado en hechos.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Gracias señor presidente y señores diputados por esta instancia de intercambio de opiniones.

Vamos a reiterar algunos conceptos, porque ya los vertimos cuando empezamos a hablar de este tema, tanto en el Senado de la República, como en la Cámara de Diputados. Yo puedo relatar mi experiencia, pero creo que es bastante similar a la que debe haber tenido el Ministerio de Defensa Nacional.

En la etapa de transición, mantuvimos una charla muy amable y amigable con el exministro Rossi sobre distintos aspectos del Ministerio, que son muy variados. Estuvimos analizando el vasto campo de acción que tiene este Ministerio que, dentro de la Dirección Nacional de Transporte, tiene la Dirección General de Transporte Aéreo. Hoy está aquí presente el brigadier general Olmedo, quien nos asesora en esa materia. Esto fue antes de la pandemia; pero yo creo que la pandemia acentúa los argumentos. Discrepo con el señor diputado Iván Posada: si esto era importante, previo a la pandemia, con todo respeto, entiendo que los elementos de juicio se acrecentaron.

Como diputado por el departamento de Rivera, y después como senador, he viajado muchas veces en avión a distintos lugares y, en verdad, los aeropuertos que tenemos en nuestro país distan mucho de tener las características de internacionales que nosotros les hemos dado. Nosotros hemos definido que eso es así, pero las normas internacionales exigen muchísimo más de lo que puede significar la simple categorización como aeropuertos internacionales. Hay aeropuertos que no tienen condiciones mínimas necesarias, ni siquiera para que se pueda volar de noche

Esta situación la he conversado en profundidad con el diputado Sebastián Cal, quien se reconoce como un hombre vinculado al sector, y me ha ido a visitar al Ministerio. En los tiempos en que comenzamos a hablar de este tema, en la instancia de transición, ya preveíamos una situación de ahorro porque las cuentas venían comprometidas -no es novedad para nadie- y debíamos buscar otras alternativas, en la medida en que no teníamos presupuesto para hacer las inversiones que son necesarias, sobre todo, en esta área. Gran parte de la recaudación de la Dinacia, que es importante, muchas veces termina en Rentas Generales. Y pasaron los gobiernos; pasaron los partidos y se sigue llevando la mayor parte de la recaudación que generan los aeropuertos, porque hay una necesidad; y esta necesidad persiste y se acrecienta ahora, en tiempos de pandemia. Ya la veíamos antes de la pandemia, en momentos de transición, cuando el entonces ministro Rossi me habló de este proyecto y a mí me pareció una gran idea y me sigue pareciendo lo mismo. ¿Por qué? Porque con la falta de recursos que tenemos, podemos tener tres, cuatro, eventualmente cinco aeropuertos en este régimen. Cada uno de los diputados nos pedía que los aeropuertos de todos los departamentos estuvieran en la concesión, pero no me parece lo correcto. Antes se había enumerado cuáles serían, pero yo pedí que dejáramos esta facultad al Poder Ejecutivo para que no todos aquellos que hemos calificado de aeropuertos internacionales entren en la concesión; podemos ir por etapas. En primera instancia se había plantado Rivera, Salto, Carmelo; en un momento se habló de Melilla. Yo no estoy de acuerdo con que Melilla ingrese en este régimen.

(Interrupciones)

—Ya sé que ahora no está, pero en algún momento se manejó la posibilidad.

Creo que la Dinacia, en este caso, debe tener un aeropuerto manejado por el Estado, cuando hay una concesión privada en el aeropuerto internacional. Es más -esto lo hemos hablado con el diputado Sebastián Cal-, yo creo que debe estudiarse la posibilidad de que El Jagüel vuelva a tener su condición de internacional y que tenga un desarrollo mayor, porque puede haber inversiones en ese aeropuerto. Entiendo que eso es necesario, porque hay una concesión privada en el aeropuerto de Laguna del Sauce. Pero en otros departamentos, en los que no tenemos recursos para poner los aeropuertos en condiciones, considero que el instrumento de la concesión afirma la soberanía nacional, si no tenemos mejor opción de obtener dineros, que los necesitamos para otras cosas más urgentes. Es necesario tener aeropuertos internacionales en Salto, en Rivera, potencialmente Carmelo es un atractivo; ahora no, por el problema de la pandemia, pero es el momento en el que se puede ir instrumentando todo esto. En ese sentido, he dicho claramente que tenemos que ver el tema de los plazos y del pliego de licitación que haremos en su momento para tener un régimen competitivo.

Es verdad lo que dice el diputado Iván Posada en cuanto a que aparentemente no habría más interés en la República, salvo el de esta empresa que hoy está concesionando el Aeropuerto de Carrasco y el de Laguna del Sauce. Pero de ahí no se puede decir que hay un monopolio para todos los aeropuertos internacionales

Nosotros no creemos que todos los aeropuertos deban estar en un régimen de concesión. Eso lo tenemos que ir hablando con los departamentos, con la Fuerza Aérea, con la Dinacia, con el Ministerio de Defensa Nacional. Debemos estudiar cada situación para determinar qué aeropuertos deben entrar en el régimen de concesión, porque hay un potencial de inversiones que no se da en todos los aeropuertos. A simple vista yo creía que alcanzaría con poner uno en el norte, otro en el litoral sur. Y en un momento se habló si correspondía o no el aeropuerto militar en Durazno. De hecho, no se trata de un aeropuerto militar, sino de un aeropuerto con una base militar al lado. Naturalmente, eso lo íbamos a hablar con la Fuerza Aérea, por la proximidad y la vinculación es un tema que debe estar dentro de un análisis conjunto.

En fin, también veía que para el este del país, si esto es desarrollo, iba a ser desbalanceado y opinaba que quizás Melo podía ser un lugar en el cual podríamos tener una concesión. No era en todos los aeropuertos. Eso generaría un canon a la Dinacia para hacer inversiones en los aeropuertos que quedan en nuestras manos. Entonces, a mí me parece que es una buena idea.

Quizás lo que genera suspicacias es que esto se hizo el último día: el 28. Pero a mí me lo había dicho antes: debo decirlo, porque era una idea que se estaba manejando. Me preguntó mi opinión; yo hice las consultas del caso al gobierno de transición y se me dijo que era una buena idea para trabajar, porque, vuelvo a decir, se trata de una facultad que se le da al Poder Ejecutivo, que vamos a ir administrando en función de las varias consultas que tenemos que hacer para ver en qué aeropuerto se puede hacer esto, y si hay interés. Vamos a ver esto en una primera etapa.

En cuanto a la prórroga de los que ya están, el artículo establece que se puede hacer, es verdad. Pero si me preguntan, respondo que yo no lo he consultado con el Ministerio de Defensa Nacional. ¿La intención es prorrogarle a los que ya están? No; la intención que tenemos no es esa. Porque en el artículo 2° se establece muy claramente: "Los derechos que se otorguen, precedentemente referidos, deberán tener como contrapartida, entre otras, la realización de inversiones en equipamientos, obras y servicios en los Aeropuertos que se determinen como parte del Sistema".

Yo entiendo que la concesión del Aeropuerto de Carrasco fue una gran decisión del presidente Batlle. Hoy tenemos un gran aeropuerto...|

SEÑOR REPRESENTANTE POSADA PAGLIOTTI (Iván).- La metodología y la subasta también.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- No digo que no. Se hizo lo mismo en el puerto. Hay concesiones en los puertos y hay concesiones en las rutas. Casi todas han tenido un buen control por parte del Estado y ha sido una buena herramienta y, sin perjuicio de que el diputado Posada hace especial hincapié en la forma en que se otorga, que también importa -y mucho-, también podemos hacer de estas licitaciones un régimen de subasta: no lo descartamos.

Claramente que a nosotros nos interesa la forma, pero también nos interesa la obra cuando no tenemos los recursos para hacerla. Y esa es la razón; si estuviéramos en el mejor de los mundos, la haríamos nosotros mismos, pero no es así. Por lo visto, y por lo que estamos viviendo, al brigadier general Battagliese, quien está al frente de la Dinacia, no le doy esperanzas de que pueda obtener un canon mayor del que hoy dispone, porque los requerimientos aumentan, no decrecen. Inclusive, cuando hoy mencionamos el momento en que se dejó de hacer la inversión en el ILS, fue en 2001. Desde ese año, existía el requerimiento; se pudo haber corregido, pero nadie estuvo dispuesto y con la información del caso como para decir: "Pasamos este momento de emergencia. ¿Por qué no hacemos esto?". Ni a la oposición ni al gobierno de entonces se nos ocurrió. Está muy clara que la razón por la que se dijo: "No hagas esta inversión y dame la plata para Rentas Generales" fue por una necesidad de dinero. La misma necesidad que hoy estamos teniendo para equilibrar las cuentas. La situación deficitaria frente a los requerimientos para luchar contra la pandemia es muy importante. Entonces, más aún necesitamos de la inversión privada, controlada y vigilada. Quiero reafirmar una vez más todo lo que -con datos muy concretos- expuso el brigadier general junto a la delegación de la Fuerza Aérea. Tengo plena confianza en la Fuerza Aérea, en la Dinacia y en el sistema de control porque, además, tengo a mi propio brigadier general para controlar la concesión en nombre del Ministerio. Debemos tenerla muy bien controlada porque siempre se busca un beneficio económico. Nosotros debemos tener una visión diferente.

Creo que esta es una buena iniciativa. Respeto muchísimo las observaciones del señor diputado Iván Posada -soy su amigo personal-, pero no coincido con él. Considero que esta es una buena instancia para encontrar dinero del sector privado. Ojalá que fueran otros. Preferiría que fueran otros los concesionarios. Vamos a ir a un régimen de lo más abierto posible. Me dijeron que en la región había intereses diferentes a los que hoy están en las concesiones, pero no he tenido la oportunidad de recibir a nadie. Sin embargo, se me ha informado que hay un mayor interés. Ojalá que haya puja. El sistema que propone el señor diputado Iván Posada es bueno. Me refiero a la posibilidad de organizar un remate, algo muy transparente al momento de generar nuevas concesiones.

Sobre la extensión del plazo del aeropuerto internacional de Carrasco y del de Laguna del Sauce, no se trata de una decisión política que nosotros hayamos tomado; eso no está en nuestro horizonte ni en el del señor presidente de la República. Nunca hablé de este tema con él; yo hablé de nuevos aeropuertos concesionados y nunca de extender los plazos. Es una decisión política nuestra, de la coalición de gobierno, si vamos a extender los plazos. Personalmente, creo que tenemos sobrado tiempo hasta 2033 para trabajar. Si mañana hay una decisión diferente, vendré a esta Comisión para comunicarla. No está dentro de nuestra agenda la posibilidad de extender los plazos de la concesión en Laguna del Sauce ni en Carrasco, que finaliza en 2033. Reitero: no está en nuestro horizonte.

De todos modos, debo dejar constancia en la versión taquigráfica cuál es nuestra intención

No se trata de un proyecto nuestro, sino de la anterior Administración que nosotros tomamos con la intención de que se pudieran realizar inversiones. Digo esto porque hay aeropuertos que no reciben inversiones y porque nosotros no tenemos capacidad para invertir. Reitero los posibles lugares: Rivera, Salto, Carmelo, eventualmente Melo. Estos son los lugares que estamos mirando desde el Poder Ejecutivo, pero todavía no tomamos ninguna decisión. ¿Es factible que se puedan hacer? Sí, es factible. Deberá cumplirse con lo que establece el segundo inciso del artículo 2º: las inversiones, las obras, los servicios en los aeropuertos, etcétera. Hasta ahora, con el control debido, son cosas que se están cumpliendo perfectamente. No hay pensado ningún tipo de obra nueva en los aeropuertos de Carrasco ni de Laguna del Sauce, salvo lo que ya mencionó el brigadier general en cuanto al ILS para 2024 o 2025. Quizá, si nos va bien con los otros aeropuertos y las demás concesiones, podamos adelantar las obras. Digo esto porque para mí es muy importante contar con este sistema. Por lo que yo sé, nos da garantía de que las naves puedan bajar hasta con una visibilidad de 10 metros o menos, dependiendo de la categoría. En tiempos de niebla, este aparato nos da mayores niveles de seguridad; además, eleva la categoría del aeropuerto.

En realidad, se trata de una buena iniciativa que fue mejorada en la Cámara de Representantes. Se han establecido garantías que no figuraban en el proyecto original de la Cámara de Senadores, sobre todo para la aviación civil. Sin dudas, da mayor tranquilidad que todo esto se establezca en el proyecto de ley. Hemos estado abiertos a introducir todas las normas necesarias para que la aviación civil del Uruguay -algo que tenemos que impulsar- no tenga mayores costos, y los artículos incluidos así lo establecen. Entonces, estamos en momentos de definiciones.

Respeto mucho a quienes dicen no estar de acuerdo con esto, pero llegamos a una instancia en la que debemos resolver por sí o por no si tenemos la facultad de llevar adelante una inversión muy necesaria -en mi opinión-, preparándonos para la apertura en la región, algo que espero que sea pronto. En momentos de necesidad de trabajo y de inversiones, es bueno que se concreten emprendimientos que nos preparen para una conectividad necesaria. Es más, quiero informar que en nuestro nombre, el señor subsecretario Juan José Olaizola junto con el brigadier general han estado en contacto con el Ministerio de Defensa Nacional para ir trabajando en bajar los costos aeroportuarios de modo de que cuando tengamos la posibilidad de la apertura y de la conectividad, los aeropuertos del Uruguay estén en mejores condiciones como para poder reanudar las conexiones que hemos perdido. Hoy, el mundo ha perdido conectividad. Cabe señalar que en este desastre que vivimos por la situación pandémica del mundo, el señor subsecretario ha trabajado mucho con nuestro director de Transporte Aeronáutico para que cuando se dé la apertura, los aeropuertos del Uruguay puedan transformarse en aeropuertos *hub*, de parada y de conectividad en la región. Para ello, necesitamos medidas -como las que planteamos- para bajar los costos, los precios de los combustibles, etcétera. De esa forma, nuestro aeropuerto y nuestro país podrían ser atractivos para recibir las aerolíneas que abandonaron Uruguay en cuanto a la conectividad. Este es el desafío: la inversión y la conectividad. Un país turístico como el nuestro depende mucho de que podamos tener estos aeropuertos en condiciones comerciales, económicas y turísticas porque son una puerta de entrada.

Realmente, el aeropuerto internacional de Carrasco y el de Laguna del Sauce son divinos. El aeropuerto de Laguna del Sauce no fue hecho por los concesionarios actuales, pero se trata de aeropuertos muy lindos. Es un lujo tenerlos porque son la puerta de entrada del país. Los dos edificios son muy lindos y funcionales. Ese es un logro de las

concesiones. Si los hubiésemos tenido que hacer nosotros, seguramente los hubiésemos hecho a la nuestra, con obras que quizás no tuvieran las dimensiones actuales.

SEÑOR REPRESENTANTE POSADA (Iván).- El señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, Luis Alberto Heber, hizo mención a que no había una decisión de parte del Poder Ejecutivo en cuanto a establecer prórrogas para las concesiones del aeropuerto internacional de Carrasco o de Laguna del Sauce. Sin embargo -reitero la afirmación que hice y a la cual se refería el señor ministro Heber-, todo ello se desprende claramente del primer inciso del artículo 2º. Está claro que la contrapartida para que se realicen estas construcciones, conservaciones y explotación va a ser, obviamente, la extensión de la prórroga. La realidad es que la demanda en los aeropuertos internacionales que hoy tenemos en el interior del país implica un mercado inexistente. Por lo tanto, si alguien va a invertir para tratar de mejorar esos aeropuertos, lo que va a plantear como contrapartida es la extensión de la prórroga; eso es lo que está arriba de la mesa. Va a plantear que se extienda la prórroga actual de 2033, por lo menos veinte años más. Ese aspecto es el que hace inconveniente este proyecto de ley. Si este proyecto de ley, en su artículo 2º, se remitiera exclusivamente a hacer un llamado a través de procedimientos competitivos para la conservación y explotación de los aeropuertos internacionales que hoy no están concesionados, estaría dentro de una cierta intención. En todo caso, habría que ver si hay interesados para una concesión de tal naturaleza.

De todos modos, está claro -reiteramos que el proyecto así como está tiene nombre y apellido- que el único interesado -de acuerdo a lo que establece el primer inciso del artículo 2º- será la Corporación América, que tiene la concesión del aeropuerto de Laguna del Sauce y del aeropuerto internacional de Carrasco.

SEÑOR REPRESENTANTE CAL (Sebastián).- Quiero comenzar por algunas apreciaciones que hizo el señor ministro; realmente, son deseos que comparto con él. Sin embargo, la internacionalidad de El Jagüel no se puede concretar porque el Decreto Nº 163/99 estipula que, por un tema de cercanía con el aeropuerto de Laguna del Sauce, no puede haber otro aeropuerto internacional. Allí radica la gran preocupación de cuando se concesionan los aeropuertos y cuando empezamos a hablar de la soberanía. Si hay algo en lo que coincido plenamente con el señor ministro Heber -a quien también respeto muchísimo y le agradezco todas las veces que hemos hablado sobre este tema, porque siempre ha estado dispuesto a realizar las modificaciones necesarias para afectar lo menos posible a la Dirección General, algo que realmente creo que importa destacarlo acá- es en que los aeropuertos internacionales, no internacionales, aeródromos departamentales y demás tienen una carencia muy grande de servicios en general y, sin duda, debe modificarse su operativa.

Hace no mucho tiempo, el brigadier general Battagliese nos decía cuánto recaudaba anualmente la Dinacia y cuánto se destinaba a la infraestructura aeroportuaria. No lo recuerdo exactamente, pero creo que tenemos aproximadamente unos diez aeropuertos internacionales en Uruguay, o aeródromos, que es una diferencia importante, porque no es lo mismo un aeropuerto que un aeródromo.

Ya que se mencionó la normativa internacional, es oportuno decir que el Anexo 9 de la OACI, en el punto 2.45, dice: "Método recomendado.- En los aeropuertos internacionales en los que las operaciones de la aviación general internacional sean poco frecuentes, los Estados contratantes deberían autorizar a una dependencia gubernamental a efectuar, en nombre de todos los organismos de inspección fronteriza, el despacho de las aeronaves y de su carga". Creo que esta es una recomendación muy valiosa de la OACI.

Gran parte de los aeropuertos internacionales que tenemos, o aeródromos internacionales, son internacionales a requerimiento o a demanda, y eso, a la hora de tener personal de aduana o de migraciones, es muy importante, porque es muy claro que no tenemos el personal suficiente para tener a todos estos aeropuertos en categoría de internacional permanente. En cambio, internacional a demanda o a requerimiento es una herramienta muy buena, y varios aeropuertos internacionales de nuestro país la utilizan, por ejemplo, Melo, Salto -no recuerdo si Colonia-, Artigas. Parte de mantener la soberanía de nuestros aeropuertos es, precisamente, proteger en este proyecto de ley agregando un artículo que diga que los aeropuertos que no estén incluidos dentro del Sistema Nacional de Aeropuertos Internacionales no pierdan la categorización que ostenten al momento de la creación del Sistema. Creo que esto es importantísimo, y va en la línea de lo que decía el señor diputado Posada de mantener la soberanía que la propia Fuerza Aérea, el propio presidente y los ministerios puedan necesitar.

Soy de la idea de que cuántas más puertas abiertas tengamos, mejor será, sobre todo si tenemos en cuenta que uno de nuestros principales ingresos es el turismo. No veo como algo negativo decir: “tenemos diez aeropuertos internacionales”.

Yo también he tenido que acarrear bidones de combustible para arriba y para abajo en el interior del país para poder volar; es incómodo, impráctico e inseguro. Por lo tanto, no desconozco esa realidad de la que habla el ministro, cuando dice: “Quise ir a tal lado, pero no había combustible; pero no había personal”.

En más de una oportunidad dije en esta comisión que era un gran crítico de la Dinacia, en el sentido de los servicios, porque no hay despacho de combustible los fines de semana en tal aeropuerto, etcétera, pero después que uno conoce los números con los que han dejado manejar a la Dinacia, advierte que lo único que ha hecho la Dinacia es hacer de tripas corazón porque, como muy bien explicaba el brigadier general Battagliese, para todo el mantenimiento de aeropuertos internacionales, no internacionales, aeródromos departamentales y demás, le destinaron en 2019 poco más de US\$ 3.000.000, y eso es hacer fuerza para terminar con la Dinacia, con la aviación general o con lo que sea.

Entonces, cuando hablamos de que la Dinacia ha recaudado más de US\$ 50.000.000 y que se le han destinado poco más de US\$ 3.000.000 en algunos años, entiendo que el problema no es que la Dinacia no haya podido generar sus propios recursos ni mucho menos, sino que no se le han destinado los fondos suficientes para prevalecer. Creo que destinándoles no una cifra monstruosa, sino solamente el doble, habría un antes y un después.

Hoy también tiene un grave problema, que quizás se plantee ahora más tarde. Hace pocos días, recibimos a unos controladores aéreos quienes nos manifestaron que existía el riesgo de que cincuenta y siete funcionarios de la Dinacia perdieran su puesto laboral en marzo o abril; me gustaría, aprovechando la presencia de ustedes, preguntar cuánto afectaría esto el normal funcionamiento de la Dinacia. Diecinueve de estos cincuenta y siete contratados son controladores aéreos. Ya hemos vistos cómo en los famosos Notam cambian las categorías de espacios aéreos por falta de controladores aéreos. Entonces, ¿qué va a pasar con diecinueve controladores aéreos menos?

Por otra parte, voy a repetir algo que he dicho hasta el cansancio, y lo seguiré haciendo. Se habla de que se van a concesionar estos aeropuertos que, además de todo lo fantástico que van a hacer en un montón de temas, va a reducir los costos del Estado, pero lo más caro lo vamos a seguir pagando nosotros: los bomberos lo vamos a seguir pagando nosotros; el personal de seguridad, que es la Policía Aérea Nacional, que vela por la seguridad de los aeropuertos, la vamos a seguir pagando nosotros; el personal de

migraciones y aduana lo vamos a seguir pagando nosotros; el personal de control de tráfico aéreo también lo vamos a seguir pagando. Capaz que estoy equivocado y el ministro me dice: “No, esto no va a ser así. Vamos a hacer algún acuerdo para que la Policía Aérea Nacional la empiece a pagar el concesionario”; desconozco si está dentro en las intenciones de la reglamentación hacer algo así. El señor ministro me dice por seña que van a pagar un canon; lo entiendo, pero ¿se han sacado las cuentas de si ese canon que van a pagar cubre, por lo menos, el personal que nosotros vamos a tener que poner para que ellos operen nuestros aeropuertos?

Muchas gracias.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Creo que el proyecto no puede prever la licitación.

Vuelvo a decir que la licitación pública -por remate o lo que fuere- vamos a establecerla de común acuerdo en el Ministerio, porque es nuestra facultad.

Todas las interrogantes que se plantean son de recibo, pero una vez que tengamos definido el pliego, el Parlamento nos podrá llamar porque discrepa con el pliego de licitación que hicimos para el régimen de concesión. Pero estoy seguro de que no lo van a hacer, porque vamos a estar, vamos a traer, vamos a hablar, vamos a pensar juntos.

Ya he dicho a varios diputados que con mucho gusto los voy a recibir cuando en el Ministerio de Defensa Nacional y en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas nos pongamos de acuerdo en qué vamos a hacer.

Por otro lado, repito una vez más: el comandante en jefe de la Fuerza Aérea ha mostrado una carta del ministro Rossi al ministro de Defensa Nacional de una propuesta de la empresa concesionaria vinculada con los aeropuertos del interior. No hay propuesta de la empresa concesionada para alargar las concesiones ya otorgadas.

Entonces, espero que haya más interés, porque el tema siempre es el mismo: si va a ser o no la misma empresa. Vamos a hacer un llamado abierto en su momento y repito que he sentido que habría empresas interesadas en venir a hacer este tipo de inversión.

No va a haber inversión en función de que le demos más años a los actuales concesionarios. No, porque insisto con que el artículo 2° habla de obras y de servicios aeroportuarios, y ya están, y estamos bien con esos aeropuertos. Donde estamos mal es en otros aeropuertos; es ahí hacia donde apuntamos.

Simplemente, lo quiero dejar claro, nada más, para no seguir con esta discusión.

No hay una propuesta de alargar; los concesionados ya fueron concesionados hasta 2023, y punto. Y si viene esa propuesta, la analizaremos y vendremos acá a decir: “Hay una obra muy importante que merece alargarle los años porque es importante la obra”, pero no es el caso. El caso son los aeropuertos del interior, y así lo hemos encarado.

SEÑOR REPRESENTANTE POSADA (Iván).- El señor ministro de Transporte y Obras Públicas menciona la existencia de una nota dirigida por la concesionaria al Poder Ejecutivo.

(Intervención del señor ministro de Transporte y Obras Públicas)

—Del ministro Astori al ministro de Defensa Nacional. Creo que si el Poder Ejecutivo tiene en su poder esa nota, sería importante que la tuviera la Comisión.

(Diálogos)

SEÑOR REPRESENTANTE TIERNO (Martín).- Agradeciendo la oportunidad, como se decía en una radio que transmitía ciclismo, quiero aprovechar que el señor diputado Cal

mencionó la visita de una delegación de controladores aéreos, que concurrió la semana pasada, preocupados por el vencimiento de sus contratos y por el servicio que no se estaría dando a partir del cese de estos contratos.

Por lo que ellos nos informan, en el proyecto de presupuesto enviado por el Ministerio de Defensa Nacional se incluyeron artículos para modificar esta realidad, pero en el proyecto que mandó el Poder Ejecutivo a la Cámara de Diputados no se incluyeron. Ellos afirman que no existe costo presupuestal, porque ya están con contrato y que podía haber problemas de servicio, ya que entienden que al tratarse de un nuevo llamado, capacitación mediante, el trámite llevaría más de un año.

La pregunta que hizo el diputado Cal, si no recuerdo mal, fue si se podría dar el servicio sin el trabajo de estos funcionarios cuyos contratos vencen.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE DEFENSA NACIONAL.- Me quiero referir a estos contratos de los controladores aéreos.

Se trata de diecinueve contratos que estaban en régimen temporal, que vencen en abril, y también el de seis inspectores de la Dirección de Aviación Comercial o de Seguridad Operacional. Esos veinticinco contratos están actualmente a estudio en el Ministerio. Se ha realizado un análisis completo de la afectación y, pese a que está vigente el Decreto N° 90, también se ha tenido en cuenta la excepción establecida en el artículo 5° del mismo. La oficina de recursos humanos del Ministerio ha hecho un análisis ocupacional y organizacional, y se hizo una propuesta al señor ministro para contratar a estas veinticinco personas. |En este momento, estamos analizando si se les realizará un nuevo contrato o si serán presupuestados; sin duda, esa temática está siendo estudiada al más alto nivel en el Ministerio de Defensa Nacional. Además, si es necesario realizar alguna corrección a nivel presupuestal, todavía tenemos suficiente tiempo como para hacerla.

Por otra parte, se hizo una consulta con respecto al resto de las cincuenta y siete vacantes, pero la Dinacia, actualmente, tiene ciento setenta y seis vacantes; más de ciento veinte se produjeron en el gobierno anterior, y el resto este año. De ese resto, tenemos que establecer las imprescindibles y fundamentales para el funcionamiento básico de la Dinacia.

Como dije, estamos partiendo de un análisis ocupacional y organizacional de cada puesto de trabajo.

SEÑOR REPRESENTANTE TIerno (Martín).- Pido disculpas al Ministerio de Defensa Nacional y a los integrantes de la Fuerza Aérea, ya que la consulta que voy a realizar solo le compete al Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Por lo tanto, aprovechando la presencia del ministro y el subsecretario de Transporte y Obras Públicas, y del director nacional de Transporte, quiero hacer una consulta sobre el lamentable accidente que se produjo en los accesos a Montevideo el viernes pasado, en horas de la tarde.

De acuerdo con la información que brindaron a la prensa director Nacional de Transporte y el señor ministro de Transporte y Obras Públicas, la empresa que transportaba la grúa que chocó contra al pasaje elevado en la zona de La Teja no tenía permiso de circulación desde 2018. También escuché que tenía chapas clonadas y que, prácticamente, no tenía ningún control poder circular.

Como ustedes recordarán, esta Comisión ya trató el tema de la suspensión del decreto relativo al Sictrac al inicio de la gestión del ministro Heber. Entonces, queremos saber cómo está ese tema, ya que en dos oportunidades consultamos al ministro de

Transporte y Obras Públicas -primero cuando vino a esta Comisión, y luego cuando concurrió a la Comisión de Presupuestos integrada con la de Hacienda- sobre la posibilidad de acelerar algunos plazos para que se pueda ejercer el contralor, ya sea bajo este sistema u otro que estén evaluando, considerando la gran repercusión mediática que la situación tuvo en las últimas horas.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Creo que el señor director Nacional de Transporte puede contestar mejor que yo la consulta realizada por el diputado Tierno. De todos modos, puedo decir que sigue suspendido y que estamos trabajando en algunas posibilidades. También debo decir que está siendo auditado, porque el proceso no nos resulta satisfactorio en cuanto a la selección; pero ese es otro tema.

Sin duda, la necesidad de contar con algún sistema de control la entendemos, y nos parece importante avanzar en ese sentido.

SEÑOR LABANDERA (Pablo).- Voy a contextualizar el tema y a completar la información requerida por el señor diputado.

Si esta situación se hubiera dado en condiciones normales, es decir, si este vehículo hubiera tenido el Permiso Nacional de Circulación -como lo tienen todas aquellas empresas que circulan en forma adecuada-, debería haber ido al Ministerio de Transporte y Obras Públicas para tramitar un permiso especial debido a la mercadería que llevaba -la máquina tenía una altura mayor a los 4,50 metros, un ancho superior a los 3 metros y un peso superior al debido-, y el Ministerio le debería haber asignado una custodia; inclusive, se le debería haber asignado una custodia adicional por parte de la Dirección Nacional de Policía Caminera, debido a las características del vehículo que se iba a transportar.

Ese hubiera sido el deber ser pero, lamentablemente, nos encontramos con una serie de responsables que cometieron, aparentemente, un montón de ilícitos penales. Por supuesto, luego de producida esa situación, la empresa fue inmediatamente controlada por parte de los funcionarios inspectores del Ministerio, por lo que se pudo constatar -lo relativo a las chapas clonadas, como dijo el señor diputado, no lo puedo asegurar porque sobre eso no se nos informó- que contaba con trece vehículos, tres de los cuales contaban con el Permiso Nacional de Circulación, y diez no; uno de esos vehículos estuvo involucrado en el siniestro. Además, en algunos casos, la ausencia del Permiso Nacional de Circulación se arrastraba desde 2015.

Esa es la información que rodea al siniestro, la que inmediatamente fue aportada a la fiscal del caso, la doctora Sabrina Flores. Asimismo, se inició una investigación de urgencia, y se dio paso a los servicios jurídicos a los efectos de que, entre otras cosas, no solo hiciera la denuncia penal y reafirmara la información que ya se había hecho llegar a la fiscal, sino también citara a conciliación a la empresa, debido al daño producido a un bien del Estado, como es el caso del puente.

Ahora voy a contestar la pregunta -o afirmación- realizada por el señor diputado con respecto al Sictrac. Si no me equivoco, lo que quiso preguntar el señor diputado fue: Si el Sictrac hubiera estado funcionando en toda su integralidad, ¿esto se hubiera podido evitar? Creo que esa es la pregunta.

Eso se ha afirmado por parte de algún dirigente sindical y algún dirigente empresarial y, sinceramente -lo digo con el mayor de los respetos- creo que se trata de una picardía que no corresponde en este caso, dada la situación que se generó; inclusive, se produjo una muerte.

En realidad, la pregunta que uno debe hacerse es: ¿Este señor, dueño de esta empresa, que claramente camina por izquierda hace varios años, hubiera colocado voluntariamente el Sictrac? Creo que la respuesta es clara.

Por supuesto, si ese señor, por casualidad, hubiera tenido colocado el dispositivo electrónico del Sictrac, se habría podido detectar, pero ese señor nunca lo hubiera colocado. ¿Qué le hubiera pasado al señor de no haber colocado el Sictrac? Seguramente, no hubiera podido ingresar al puerto y trabajar con una empresa multinacional prestándole el servicio de flete, pero el resto de los “servicios” -entre comillas- que está prestando y los recorridos que hace -ya sea que el transporte sea para terceros o propio- los iba a seguir haciendo. Por lo menos, eso es lo que el sentido común indica.

En realidad, esto no tiene nada que ver con el Sictrac. Quizás si este sistema se hubiera universalizado para todos los vehículos, podría haberse constituido en una herramienta para prevenir este tipo de situaciones pero, sinceramente, dadas las características del hecho, creo que no es el caso.

(Interrupción del señor representante Martín Tierno)

—Como dijo el señor ministro, el Sictrac está suspendido, tal como lo comunicamos en su momento. Además, el avance de esa cronología que habíamos establecido está condicionado a un estudio que está realizando el Banco Interamericano de Desarrollo sobre el grado de informalidad en el sector, que intuitivamente les digo que es muy alto.

Nos prometieron que el estudio iba a estar terminado antes de fin de año; estoy en contacto con quienes lo están llevando a cabo, y les puedo decir que está muy avanzado.

Por lo tanto, cuando el estudio esté concluido vamos a tener un panorama claro sobre el grado de informalidad en el sector, y ello nos permitirá adoptar políticas públicas al respecto.

Sabemos que ese estudio no va a solucionar el tema, solo nos permitirá, llegado el momento, evaluar -lo hará el señor ministro- si el Sictrac, tal como estaba estructurado, es la herramienta más adecuada, o si debe utilizarse otra -el Sictroc o el Sictruc- que se vincule con un dispositivo electrónico, o no. En el mientras tanto -que es lo que importa-, pienso que esto nos tiene que servir de enseñanza -por lo menos a mí- en cuanto a que hay que extremar los controles y la fiscalización. En ese sentido, lo primero que hicimos fue asignar más inspectores al Sistema de Control Aleatorio, y en el día de ayer y hoy intensificamos las conversaciones que ya habíamos mantenido. Tal es así, que el próximo viernes tenemos una reunión de coordinación con la gente de Policía Caminera, ya que esto involucra a los dos organismos y a los dos Ministerios. En realidad, entendemos que coordinando acciones con la Policía Caminera se pueden prevenir varias situaciones.

SEÑOR REPRESENTANTE TIERNO (Martín).- Quisiera saber si tienen previsto reunirse con las agremiaciones de los transportistas de carga por la evasión y el riesgo que hay en las rutas.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Siempre nos hemos reunido con las agremiaciones; lo hacemos permanentemente, también para hablar sobre estos temas. El problema es que algunas de ellas todavía están llevando a cabo procesos electorales y no han terminado de definir a sus autoridades.

(Interrupción del señor representante Tierno)

—No, hay varias. Una de las gremiales está en proceso electoral -es una de las más importantes, aunque no la más importante-, y estamos esperando a que concluya para citar al interlocutor. Cuando eso ocurra, será convocada inmediatamente para abordar la temática.

Por otro lado, quería hacer una aclaración. Cuando el diputado Posada solicitó que la carta a que se hizo referencia fuera enviada a la Comisión, dije que dicha carta era del ex ministro Astori, pero en realidad fue enviada por el señor Arrosa al ex ministro. De todos modos, la Administración anterior no aceptó la propuesta planteada, y por eso presentó el proyecto de ley sobre los aeropuertos del interior.

Solo quería aclarar que la carta fue enviada por el señor Arrosa al ministro Astori y al ex ministro de Defensa Nacional. Pido disculpas por el error, pero no la pude ver bien porque el señor comandante en jefe me la mostró aquí, en la sala.

En realidad, el Estado no aceptó una de las propuestas porque tiene que ver con una inversión de US\$ 240.000.000 y no se han realizado estudios al respecto. Además, nosotros no hemos recibido ningún proyecto de ampliación ni un planteo de mayor inversión. Sin embargo, sí recibimos algunos planteos con respecto a los aeropuertos del interior, que fueron los que se aceptaron y se recogieron en el proyecto de ley.

Por otro lado, no sé si al diputado Tierno le quedó claro cómo estamos manejando lo relativo al Sictrac. De todos modos, quiero decir que la unificación del organismo de control que ha llevado a cabo el Ministerio de Transporte y Obras Públicas permitirá que haya mayores niveles de control. Por supuesto, no podemos prever todo, porque el camión involucrado en el siniestro -además de circular de forma totalmente irregular- eligió ese camino para evitar controles; de todos modos, la grúa terminó chocando con el puente, pero si no hubiera chocado ahí, lo hubiera hecho en el pasaje elevado que está más adelante, porque es más bajo que este puente peatonal con el que colisionó.

Inclusive, hoy en hora de la mañana, el subsecretario Olaizola y quien habla estuvimos conversando con la Dirección Nacional de Vialidad sobre el tema, y decidimos que vamos a reconstruir el pasaje y que lo vamos a elevar un metro más. Además, vamos a sacar el hormigón que hay arriba para que no vuelva a suceder una desgracia similar; inclusive, creemos que deberíamos hacerlo metálico y, por supuesto, más liviano y más alto. De todos modos, la altura ahí es irrelevante, porque el pasaje para la entrada a Montevideo es bajo. Ese es un tema de diseño y, lamentablemente, no lo vamos a poder cambiar.

De todos modos, nos da tranquilidad elevarlo un metro, por lo que pasará de 4.90 metros a casi 5.90 metros y se usarán los mismos parantes de hormigón que tiene hoy el actual pasaje peatonal, para ponerle arriba un puente más liviano. A este puente le pondremos una red que el Ministerio del Interior venía solicitando, porque tal como estaba era usado para tirar cosas a los autos y después robarlos. Lamentablemente, vamos a aprovechar estos sucesos para corregir todo el tema del puente.

Tiene que quedar claro que el organismo de control -quizás el director pueda explicarlo mucho mejor que yo- se estatizó por parte de nuestra Administración. Voy a solicitar al señor director que lo explique, porque he recibido alguna crítica en este sentido y la quiero aclarar en la Comisión.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no hay más preguntas para la delegación del Ministerio de Defensa Nacional, les agradecemos su presencia en el día de hoy.

(Se retira de sala la delegación del Ministerio de Defensa Nacional)

SEÑOR LABANDERA (Pablo).- Había un organismo, que aún existe formalmente en el marco de la Dirección Nacional de Transporte que se llama el órgano de control. Este fue una creación de la Ley N° 16.276 que generó un cuerpo formado por integrantes del sector público, como el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y el Ministerio de Economía y Finanzas, y del sector privado, representado por un integrante de la intergremial de transporte.

Ese organismo tenía como única finalidad controlar el transporte propio que terminaba siendo transporte profesional. Para que se entienda claramente, un vehículo de carga que utilizaba Tienda Inglesa para transporte propio, por ejemplo, terminaba haciendo fletes para un laboratorio. La agenda única era esa.

¿Qué sucedió, señor presidente? Que en ese marco se fue generando todo un cuerpo sancionatorio paralelo, más allá de una estructura paralela, con funcionarios que no eran necesariamente públicos, que se denominaban agentes de control, de tal manera que, de repente, la misma situación como, por ejemplo, la falta del permiso nacional de circulación, era castigada por el régimen sancionatorio del Ministerio con una multa de 10 UR y por el órgano de control, con 50 UR. Reitero, este es un ejemplo real. En definitiva, se convertía en una cuestión de suerte: si lo detectaba uno, la multa era de 50 UR y si lo detectaba otro, era de 10 UR.

Como dije, este organismo tenía también una agenda propia; contaba con funcionarios con un régimen de viáticos y de turnos completamente diferentes, asimétricos con los servicios inspectivos del Ministerio, etcétera.

Nosotros planteamos en el proyecto de ley de presupuesto remitido al Parlamento nacional la eliminación del órgano de control y el pasaje de todos los funcionarios de dicho órgano a los servicios inspectivos del Ministerio, así como la unificación del régimen sancionatorio para que exista coherencia absoluta al momento de sancionar la misma situación por parte de un único organismo.

En estos días se ha mencionado que si hubiera existido el órgano de control el accidente no habría sucedido. Estamos de nuevo dentro de hipótesis de lo posible y de la mitología.

(Diálogos)

SEÑOR REPRESENTANTE CAL (Sebastián).- Quería comentar que yo también tomé la carta como si fuera entre los ministros y que claramente confirma el origen y la intencionalidad de este proyecto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos al señor ministro, al subsecretario y a los directores por su presencia y por todas las explicaciones brindadas en el día de hoy.

(Se retira de sala la delegación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas)

—Corresponde continuar con la consideración del proyecto de ley que nos ha estado ocupando en estos últimos meses.

SEÑOR REPRESENTANTE VARELA NESTIER (Carlos).- Solicito que la Comisión pase a intermedio por cinco minutos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar.

(Se vota)

—Cinco por la afirmativa. AFIRMATIVA. Unanimidad.

La Comisión pasa a intermedio.

—Continúa la sesión.

(Es la hora 14 y 50)

SEÑOR REPRESENTANTE ALBERNAZ PEREIRA (Rodrigo).- Quiero oficializar la propuesta de la visita de la Comisión a los distintos aeropuertos a concesionar antes de votar. Me refiero a los aeropuertos de Salto, Rivera, Carmelo y Melo, y los que puedan estar comprendidos en esta cuestión.

SEÑOR REPRESENTANTE VARELA NESTIER (Carlos).- Tenemos pendiente la visita al de Laguna del Sauce, pero hay realidades políticas a tomar en cuenta. Nosotros ya estamos en condiciones de votar el proyecto a efectos de que mañana ingrese a sala para su tratamiento; o sea que es imposible hacer acuerdo con la propuesta de visitar los aeropuertos antes de votar.

De todas maneras, el Parlamento tiene una condición, que es la de ejercer el contralor del Poder Ejecutivo. Por lo tanto, estamos dispuestos a hacer esa recorrida y otras más por los aeropuertos del país -no necesariamente el mismo día-, para cumplir con las normas y hacer el seguimiento de este tema. Si hoy votamos el proyecto, estamos facultando al Poder Ejecutivo a realizar una concesión que seguramente no hará en veinticuatro horas ni en tiempo récord. Podemos apoyar esa posibilidad, pero no previamente a votar.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar la propuesta del señor diputado Albernaz.

(Se vota)

—Uno en cinco: NEGATIVA.

Se pasa a considerar el proyecto relativo a la creación del Sistema Nacional de Aeropuertos Internacionales, que viene de la Cámara de Senadores.

En discusión general.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar si se pasa a la discusión particular.

(Se vota)

—Cuatro en cinco: AFIRMATIVA.

En discusión el artículo 1º.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

—Cinco por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

En discusión el artículo 2º.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

—Cero en cinco: NEGATIVA. Unanimidad.

En discusión el artículo 2º con las modificaciones propuestas por el señor diputado Tierno.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

—Cuatro en cinco: AFIRMATIVA.

En discusión el artículo 3º.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

—Cinco por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

En discusión el artículo 4º.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

—Cinco por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

En discusión el artículo 5º.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

—Cinco por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

En discusión un aditivo propuesto por quien habla, que pasará a ser el artículo 6º.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

—Cinco por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

En discusión un aditivo propuesto por quien habla, que pasará a ser el artículo 7º.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

—Cinco por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

En discusión un aditivo propuesto por quien habla, que pasará a ser el artículo 8º.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

—Cinco por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

En discusión el artículo 6º del proyecto aprobado por el Senado, que pasará a ser el artículo 9º.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

—Cinco por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

En discusión el artículo 7º del proyecto aprobado por el Senado, que pasará a ser el artículo 10.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

—Cinco por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

Ha quedado aprobado el proyecto.

SEÑOR REPRESENTANTE POSADA PAGLIOTTI (Iván).- En mi carácter de delegado de sector, de acuerdo con el Reglamento, solicito la posibilidad de consignar mi opinión en el informe en minoría. Se la haré llegar a Secretaría en el correr de la tarde.

SEÑOR PRESIDENTE.- Así se procederá.

SEÑOR REPRESENTANTE ALBERNAZ PEREIRA (Rodrigo).- Firmaré el informe en minoría en discordia por los fundamentos que luego presentaré.

SEÑOR PRESIDENTE.- Perfecto.

Corresponde designar al miembro informante del informe en mayoría. Propongo al señor diputado Abt.

(Apoyados)

—Hoy, es el último día que trabaja en Comisión. Aprovecho para saludarlo, agradecerle los servicios prestados a esta Comisión y sus valiosos aportes. Le deseo mucho éxito en la nueva gestión que iniciará al frente del Municipio CH.

SEÑOR REPRESENTANTE VARELA NESTIER (Carlos).- Con Andrés nos conocemos desde hace mucho tiempo; inclusive, de la Junta Departamental.

Queremos saludarlo por esta responsabilidad que va a asumir, que ya ha desempeñado de muy buena forma en el Municipio CH. Perdemos a un buen compañero de trabajo, pero creo -aún en la discrepancia- que los vecinos y las vecinas van a ganar a una persona que se hará cargo de la tarea de forma muy responsable. ¡Sabemos que lo va a hacer bien! ¡Confiamos en él! Por el bien de Montevideo, nosotros siempre apostamos por la gente que hace bien su trabajo, no importa la bandera que tenga.

Un saludo grande. Un abrazo al colega. Sinceramente, le deseamos suerte en la tarea que va a emprender.

SEÑOR REPRESENTANTE ABT (Andrés).- Muchas gracias señor presidente; muchas gracias señor diputado Carlos Varela.

Hasta el día de ayer no sabía que sería el miembro informante de este proyecto. Ahora bien, quisiera utilizar esta oportunidad para agradecer a todos los funcionarios de esta Comisión y a todos los legisladores con los cuales compartimos el trabajo en el transcurso de este año, tan complejo y tan diferente a otros.

Para quienes desempeñamos la actividad política, nos honra llegar al Parlamento, que es uno de los lugares de privilegio, representando a nuestro departamento. Realmente yo lo viví de esa manera, muy intensamente, pero estoy convencido de que el desarrollo comunitario desde los municipios da una perspectiva local a cada uno de los temas, dentro del territorio. El hecho de que lo pequeño mejora la calidad de vida de la gente para mí es de fundamental importancia. Por eso me sentí tan entusiasmado en volver a presentarme como alcalde del municipio y en asumir allí esa nueva responsabilidad.

Estoy seguro de que nos vamos a seguir encontrando en la vida con todos quienes están aquí y quedo a entera disposición para lo que se quiera emprender. No vamos a tener un aeropuerto en el Municipio CH, pero está prevista la construcción de un nuevo puerto en la zona de Punta Brava. En ese momento -seguramente lo vamos a plantear en el municipio- sería fundamental que la visión del propio municipio sea tenida en cuenta, porque estoy convencido de que el tercer nivel de gobierno debe estar enganchado en la cadena con el primer y el segundo nivel, porque todas las políticas terminan impactando allí. Cuando se trate de temas que tengan que ver con el territorio que vamos a estar conduciendo durante estos cinco años, esperamos poder venir aquí a dar nuestra opinión

o que ustedes sean recibidos por el Concejo Municipal para que escuchen de primera mano cuál es nuestra visión.

Esta es mi última sesión en la Comisión por este período. Seguramente nos estaremos encontrando por la capital: muchísimas gracias a todos.

SEÑOR PRESIDENTE.- No habiendo más asuntos, se levanta la reunión.

≠