



REPÚBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY



Cámara de Representantes
Secretaría

XLIX Legislatura

DEPARTAMENTO PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 641 de 2021

S/C

Comisión de Transporte,
Comunicaciones y Obras Públicas

SITUACIÓN DE LOS RADARES DEL TRÁFICO AÉREO

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 6 de octubre de 2021

(Sin corregir)

- Preside: Señor Representante Martín Tierno.
- Miembros: Señores Representantes Germán Cardoso, Miguel Irrazábal, Gianfranco Kucharski González, Daniel Martínez Escames y Carlos Varela Nestier.
- Delegado de Sector: Señor Representante Marcelo Fernández Cabrera.
- Asiste: Señor Representante Sebastián Cal.
- Invitados: Por el Ministerio de Defensa Nacional, señores doctor Javier García, Ministro; Cnel. (R) Rivera Elgue, Subsecretario; doctor Fabián Martínez, Director General de Secretaría y Brig. Gral. Gaetano Battagliese, Director Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.
- Secretarios: Señor Horacio Capdebila y señora Laura Rogé.

=====

SEÑOR PRESIDENTE (Martín Tierno).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Damos la bienvenida a la delegación del Ministerio de Defensa Nacional, integrada por el señor ministro, doctor Javier García; el señor subsecretario, coronel retirado Rivera Elgue; el señor director general de Secretaría, doctor Fabián Martínez, y el señor director nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, brigadier general Gaetano Battagliese.

La Comisión invitó al señor ministro para recibir información y considerar la situación de los radares de tráfico aéreo en nuestro país. Si bien en la interpelación ya hubo información por parte del señor ministro, en la Comisión teníamos agendado para el día de hoy recibir a las autoridades del Ministerio a efectos de tener de primera mano información sobre la situación de los radares.

Con mucho gusto, les damos nuevamente la bienvenida.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Como bien dijo el señor presidente, esta es una convocatoria en la que el orden del día había quedado enganchado hace un mes y pico, cuando coordinamos la fecha, pero aquí hubo una situación respecto a unos casos de covid, por lo que hubo que postergarla para el día de hoy. Tal vez esté por allí el orden del día, pero sé que cuando llegó el primer *mail*, hace un tiempo, leí que había otro tema más, por lo que también venimos a informar sobre él.

Con respecto a los radares no hay mucho con relación a lo informado hace cinco días en la interpelación; diría que no hay ningún cambio. No obstante, si a usted le parece señor presidente, está el director de la Dinacia, brigadier Battagliese, quien puede informar brevemente lo que ustedes ya saben. La última información es muy fresca, es del día de la interpelación, el jueves pasado.

SEÑOR PRESIDENTE.- Sí, nos gustaría que quedara constancia en la versión taquigráfica.

SEÑOR BATTAGLIESE (Gaetano).- Buenos días.

En cuanto a los radares, los tres pertenecen a Aviación Civil; dos estaban instalados en Carrasco y el otro está en Durazno. Como decía el señor ministro, la situación está incambiada, pero ya tenemos una estimación -por así decirlo- de que el radar Indra quedaría operativo, pues se contrató un suministro de servicio. Ese sería el que quedaría pronto.

En cuanto al radar Selex, hoy en día Leonardo, estamos esperando a que vengan los técnicos. Y al radar de Durazno, que actualmente está funcionando, se le instaló un equipamiento ADS- B -que vino con el radar Indra-, que es una forma de tener un *backup* en caso de que falle.

Si bien la situación está incambiada, hemos avanzado muchísimo. En este mes de octubre va a quedar operativo uno de ellos -por lo menos- y ahí tendríamos el control del espacio aéreo a través del radar.

SEÑOR REPRESENTANTE CAL (Sebastián).- En primer lugar, quiero saludar al señor ministro y al subsecretario de Defensa Nacional, al director general de Secretaría y al director nacional de Infraestructura Aeronáutica, brigadier general Battagliese

Muchas gracias por venir.

Si bien el otro día fue muy claro con algunas acciones correctivas que se están tomando por el tema de los radares y demás, considero que quedaba pendiente un punto no menos importante que hoy está afectando tremendamente a muchas empresas de

aviación general y que también está limitando el ingreso y egreso de las aeronaves. Me refiero al Decreto N° 100/2020.

Entiendo que son las autoridades, tanto de Salud Pública como de Defensa Nacional que tendrán que tomar una decisión con respecto a ese punto. Para que quede claro -capaz que no todos entienden por qué está afectando tremendamente a la aviación general-, quiero decir que la aviación general se mueve mayormente por taxis aéreos, y no siempre los vuelos se realizan dentro del territorio nacional. Por ejemplo, a veces los taxis aéreos pueden salir de Salto hacia Paraguay, hacia el norte de Argentina, o hacia algún otro lugar. Cuando se cerraron los aeropuertos internacionales y se les quitó momentáneamente el carácter de internacional dejando solamente a Carrasco y a Laguna del Sauce como tales, el problema surgió con la autonomía de muchas de estas aeronaves que se utilizan para taxis aéreos. Y no solo eso, sino que además, se incrementaron los costos operativos. Digo esto porque -siguiendo con el ejemplo-, de Salto había que venir a Montevideo y de aquí salir hacia Asunción. Reitero que la autonomía de la aeronave no permite esto y que no puede parar nuevamente en Salto para hacer un reabastecimiento si ya tuvo una salida internacional. Eso está perjudicando tremendamente a la aviación general y está perjudicando tremendamente a los taxis aéreos.

Además, si vamos un poco más a lo técnico veremos que estamos incrementando al doble los momentos más críticos del vuelo, que son el despegue y el aterrizaje. Tenemos aeronaves que están en Melilla y que tienen que despegar desde ese aeropuerto, con todo lo que esto implica, para hacer un vuelo de cinco minutos hasta Carrasco, aterrizar y luego volver a salir. Entiendo que en un momento se tuvo que hacer esto para limitar los puntos de ingreso y de salida del territorio, pero creo que hoy, ante una situación de mejora, de apertura y un panorama que viene apuntando a que podemos llegar a tener una temporada de turismo, es indispensable contar más puertas de ingreso y de salida del Uruguay. Más allá de los puntos que ya nombramos, es totalmente inviable para los taxis aéreos hacer ciertos tipos de vuelos -además de que se duplican los momentos más críticos, es decir, el despegue y el aterrizaje- por no poder salir de Melilla directamente hacia Buenos Aires o a cualquier otro destino.

Además de esta apreciación, me gustaría tener un intercambio aprovechando la presencia de ustedes en la Comisión con respecto a algunas acciones correctivas que se tomaron con los radares, que también están perjudicando a un grupo muy grande de familias que viven del paracaidismo. Esta no es una actividad deportiva y hay que dejarla de ver como tal, sino que es una actividad comercial de la que viven muchas muchas personas. Al no haber radares, una de las acciones correctivas que se tomaron fue limitar las zonas de salto -hasta ahora no entiendo bien la justificación- a 75 millas náuticas de Carrasco. Esto afecta tremendamente a las principales zonas de salto, Canelones y Maldonado, donde trabajan varias empresas vinculadas al paracaidismo. Esas son las dos zonas de salto por excelencia, orientadas y pensadas para el turismo. Hace meses que están sin trabajar.

Entiendo que debe haber habido alguna comunicación con la OACI. Si la hubo, me gustaría saber si hay alguna recomendación por escrito de la OACI, si está escrito en algún lado y, si no es así, quisiera saber por qué se tomó ese tipo de acción correctiva cuando tenemos dos o tres vuelos internacionales diarios en el aeropuerto de Laguna del Sauce.

Creo que perfectamente la acción correctiva que se podía haber tomado -considerando que de la zona de salto es la única aerovía instrumental que pasa por el ATZ (*Air Traffic Zone*) del Jagüel y que está a 9 millas de ahí- era la de tener una

comunicación desde tierra antes de comenzar el vuelo, y si hubiera un vuelo comercial dentro de la próxima hora, no podría volar con ese fin. Realmente nos parece que fue una medida que excede lo que se podía haber tomado para mantener la seguridad operacional que, sin duda, es indispensable y con la que hay que ser muy cuidadosos.

Ya hemos tenido más de un legislador que habló de la ausencia de seguridad operacional, y eso es muy riesgoso; hay que ver los términos que se manejan, porque podemos preocupar a alguna aerolínea, que tanto necesitamos que venga para la tan devenida conectividad aérea que tenemos.

Sin embargo, me parece que se tomaron acciones frente a la falta de radares que están perjudicando tremendamente a un montón de empresas, a un montón de familias que viven de eso, hiperextremando algunos puntos que, sin duda, yo creo que se podían corregir de otra manera.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Voy a encargarme de la primera parte; después voy a pedir a un técnico que se refiera a la segunda parte.

Hay un breve matiz en el tema de la falta de radares. Lo que tenemos es una circunstancia donde el radar principal tuvo un desperfecto, que se suplió con un radar en Durazno y el trabajo de otros radares, uno de ellos de uso militar, en Boiso Lanza. Quería hacer esa aclaración.

Respecto al tema de los aeropuertos internacionales y los del interior -incluyo a Melilla, en Montevideo-, el 13 de marzo de 2020, dentro de las medidas sanitarias que se tomaron por parte del Poder Ejecutivo, estuvo la de clausurar todos los aeropuertos internacionales y el de Melilla, dejando abiertos Carrasco y Laguna del Sauce para los vuelos internacionales a efectos de centralizar las medidas sanitarias en esos dos lugares. Reitero que esta medida se adoptó el 13 de marzo de 2020, el mismo día que se declaró la emergencia sanitaria; fue uno de los decretos que integró el paquete de medidas sanitarias que se adoptaron. Este decreto sigue vigente hasta el día de hoy. Obviamente, se trata de un decreto de emergencia, de contingencia, en virtud de la circunstancia sanitaria que todos conocemos.

Acabo de decir que esta medida está vigente hasta el día de hoy y literalmente es así: está vigente hasta ahora porque estimo que hoy mismo quedará publicado otro decreto. Tengo aquí una copia de ese documento firmado por el presidente y por mí, al que le falta la firma de otros tres ministros. Esto lo hicimos ayer, así que supongo que en el día de hoy el decreto va a ser firmado por los restantes tres ministros y que se va a publicar en la página web de la Presidencia.

Lo que hace este decreto es derogar el artículo 2º del Decreto N° 100/20, de 13 de marzo de 2020, que dispone la clausura de los aeropuertos internacionales en el interior del país y el de Melilla.

Así que si todo sucede en los tiempos que pensamos, hoy o mañana -esto ya no es algo político, sino burocrático; depende de la publicación-, estaría levantada la clausura de los aeropuertos del interior y de Melilla. En consecuencia, se retomaría la posibilidad de realizar vuelos internacionales desde allí, siempre con los protocolos sanitarios que se aplican en el resto de los aeropuertos y en las entradas al país. Entonces, si alguien tenía que viajar de Rivera a Porto Alegre, antes tenía que venir a Montevideo -como decía el diputado Cal-, pero ahora solo hará unos pocos kilómetros hacia el norte; también se podrá ingresar al país haciendo los trámites que hay que hacer.

Esta es la noticia que queríamos transmitir. Hoy les decía que había otro tema al que me iba a referir. Cuando nos llegó el *mail* para esta convocatoria -ya hace un mes-, nos

planteaban este asunto como uno de los temas que les gustaría aclarar. Así que vine aquí con una respuesta, creo que muy precisa, para ese punto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Esa es una muy buena noticia.

SEÑOR BATTAGLIESE (Gaetano).- Con respecto al Notam (*Notice to Airmen*), que establece que tiene que haber una zona de 75 millas náuticas con respecto al VOR Carrasco, es un tema muy complejo de explicar.

La OACI no les dice a los países cómo deben hacer su espacio aéreo, pues el espacio aéreo lo establecen los países. ¿Con qué? Con las buenas prácticas.

Este sector está clasificado como espacio C). Esto significa que a todos los vuelos por encima de 2.000 pies se les debe brindar separación radar, según sean IFR o VFR lo cual, indudablemente, en estos momentos todavía no tenemos. Al no contar con el radar para brindar este servicio, se dispuso un procedimiento que permitiera la movilidad aérea limitada dentro de dicha área, preservando la seguridad operacional.

La definición de seguridad operacional es, ni más ni menos, que mitigar absolutamente todos los riesgos.

Nosotros tenemos el compromiso -gracias a Dios la OACI tiene un buen concepto de nosotros- de establecer los parámetros de seguridad de la mejor manera posible. Así lo hacemos saber y lo establecemos; estamos en constante diálogo con la OACI.

Hay diversas formas de control de tránsito aéreo: el radar y el procedural. ¿Qué pasa con el control procedural? Para que hagan el control procedural o a través de un procedimiento los controladores deben tener un curso y un *recurrent* que, debido a la pandemia, no se les pudo dar. Al no tener ese *recurrent* ni el curso de control procedural, se tomó esa decisión. Tal vez esa decisión parezca un poco exagerada en cuanto a la seguridad, pero se adoptó luego de una reunión con todos los especialistas. Lo cierto es que se hace un análisis de riesgo tomando el SMS -que es el gerenciamiento de la seguridad operacional- y se asigna un valor numérico a la probabilidad y otro al impacto para tener un valor que permita categorizar el riesgo.

La mitigación de los riesgos es una estrategia válida para reducir el impacto cuando no es posible eliminar el factor de incertidumbre que, actualmente, implica no tener información de radar.

En nuestro caso, la falta de radar y la falta de práctica y confianza del personal en el control del tránsito aéreo sin radar nos encaminó a elaborar un plan de mitigación de riesgos. El propósito fue reducir la exposición -impacto o probabilidad- y tomar acciones para afrontar las consecuencias con el menor impacto negativo posible. Una de ellas fue cambiar las zonas de lanzamiento de paracaidismo para los lugares con menor flujo de tránsito como ser Rocha, Durazno o Florida.

De una u otra forma los riesgos sometidos a tratamiento están siendo monitoreados y revisados constantemente para considerar nuevas medidas mitigadoras en pos de la seguridad y de la eficiencia.

Si todo anda bien, en este mes de octubre -no quiero poner fechas porque muchas veces lo técnico va por encima de las predicciones- estaría funcionando todo normal, con uno de los radares cumpliendo con la misión que tiene que cumplir. Esto nos permitirá levantar los Notam, que no dejan realizar cierto tipo de actividades.

En la Dinacia somos conscientes de la actividad aérea. Estamos en constante contacto con los operadores aeronáuticos y trabajamos a consenso. Algunas veces, como en este caso, en virtud de los riesgos y los números que dio el estudio de

mitigación de riesgo tuvimos que tomar una decisión. No siempre las decisiones son de conformidad de toda la comunidad.

Esa es la situación en la que estamos y por estos motivos consideramos esta mitigación de riesgo. Tal vez a algunos operadores les pueda parecer exagerada -somos conscientes de ello-, pero lo primordial era mantener la seguridad. Además, tenemos una imagen que cuidar. Tal vez sí podría haberse hecho algo con una separación. Hoy en día, por suerte, ya son más los tránsitos que están viniendo. Lamentablemente, debido a la pandemia, nuestros controladores de tránsito aéreo no tienen la práctica ni el *recurrent* procedural necesarios. Esperemos poder encaminarlos en el 2022.

SEÑOR REPRESENTANTE VARELA NESTIER (Carlos).- Saludo al señor ministro y a la delegación que lo acompaña.

Quiero hacer una pregunta.

Estamos todos en una etapa en la que somos optimistas en cuanto a que la temporada de turismo sea más normal que las que, lamentablemente, hemos tenido por causa de la pandemia. Esto implica, entre otras cosas, que se vaya recuperando el tránsito aéreo y la conectividad.

Las dificultades con el radar han sido un obstáculo, sin ningún tipo de dudas. Aclaro que asumo, también, las responsabilidades que vienen del pasado por esta situación. La pregunta es si han existido consultas o si ustedes han constatado dificultades de empresas que quieran retomar la conectividad con Uruguay y no lo han hecho, quedando a la expectativa de que se solucione esta dificultad.

Sabemos que algunos vuelos que ya vienen al Uruguay han tenido dificultades en días de niebla y han debido ir a Buenos Aires, con todos los problemas que ello ha ocasionado a alguna empresa aérea; esa es la información que tengo.

Concretamente pregunto -no tengo ninguna información al respecto- si ustedes han constatado que este problema ha sido un obstáculo para que otras empresas se sumen a los vuelos regulares que existían en el pasado o a los que puedan existir en el futuro.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- La segunda parte de la consulta corresponde que la responda el director de la Dinacia. Yo voy a hacer una introducción.

Con respecto a los vuelos que se hayan derivado por concepto de no funcionamiento de radar, debo decir que en todo este año hubo un solo caso: fue el 14 de agosto, de la compañía Copa Airlines. Entonces, en virtud de una dificultad de radar, hubo un vuelo afectado.

Otra cosa son los vuelos que fueron derivados por la niebla. Esta es una circunstancia que tiene Uruguay: nuestro país nunca tuvo la tecnología que tienen otros países, que permite el aterrizaje de los aviones en días de niebla.

Además, este año fue particular; todos vimos que agosto fue complejo en ese sentido.

Lo cierto es que hay un porcentaje habitual de casos. Como Uruguay nunca tuvo esa tecnología, ya sabemos qué cantidades de vuelos, históricamente, pueden tener algún tipo de inconveniente por los bancos de niebla.

Obviamente, la solución a esto pasa por los partidos políticos y no por la voluntad que tiene cualquier gobierno de poder contar en el futuro con esa tecnología. No es una tecnología barata porque -según me han informado los técnicos- requiere hasta movimientos de pista, es decir, hacer obras en la pista. Como aspiración, sería bueno tenerla; siempre es mejor tenerla que no. De todos modos, ahora estamos en la etapa de

completar este paquete en materia de funcionamiento de radares, con este *backup*, que es la modificación que hemos hecho. Sé que ha habido consultas de compañías aéreas para hacer los trámites para que a Uruguay lleguen líneas que no estaban viniendo, lo cual es una muy buena noticia para el país.

La segunda parte de la pregunta se la transfiero al director de la Dinacia.

SEÑOR BATTAGLIESE (Gaetano).- La disminución o el aumento de las frecuencias de las compañías ha sido pura y exclusivamente por la pandemia, no solo en Uruguay, sino a nivel mundial. El obstáculo no fue aeronáutico, sino por un tema de salud, por los ingresos de las personas, etcétera que, reitero, fue mundial. No afectó en absoluto.

Ahora, hay varias solicitudes de empresas que quieren comenzar a operar, que ya presentaron los permisos y que van a venir. Indudablemente, vamos a tener pronto los sensores de radar antes de la temporada -esperemos que así sea- para que no haya ningún tipo de problemas, porque ahí sí el procedimiento protocolar que tenemos ahora para el tránsito de las aeronaves no podríamos aplicarlo, porque al permitir el acceso a la terminal -llámese a las 30 millas, aproximadamente, de nuestro aeropuerto principal o de Laguna del Sauce- de una aeronave sola, no sería posible. Hoy estamos recibiendo entre seis y ocho aeronaves de vuelos internacionales por día y se puede hacer perfectamente, sin problemas, y cuando empiece la temporada, con los sensores de radar, tampoco tendríamos inconvenientes.

En cuanto a lo que usted está mencionando, señalo que hay tres tipos de sistemas para que una aeronave pueda aterrizar con precisión. Es el famoso ILS (Instrument Landing System), que se utiliza para aterrizajes de precisión. Hay categoría 1, 2 y 3. Los dos que tenemos instalados en nuestro país son categoría 1, que permite que se tenga un techo de nubes y una visibilidad adecuada. El de categoría 2 es mejor, por supuesto, pero para nuestras nieblas se precisaría -si se quiere- uno de categoría 3. Todo lo que concierne al *hardware* de lo que requiere esa instrumentación ronda, más o menos, entre US\$ 1.700.000 y US\$ 1.800.000. Pero el tema es que para instalar eso en el aeropuerto de Carrasco, las luces de aproximación son diferentes y los movimientos de tierra que habría que hacer para una de las pistas y expropiaciones para el otro -etcétera-, se estima que estaría, aproximadamente, entre US\$ 8.000.000 y US\$ 10.000.000. Creo que es esto a lo que usted se referiría.

El tema es que también las aeronaves que vengan a nuestro país deben tener la biónica y las tripulaciones habilitadas para poder aterrizar. Las aeronaves que vienen a nuestro país, dependiendo de la compañía de que se trate, están habilitadas o no.

Esa es la situación, para que usted tenga idea, del tema de aproximación al aeropuerto de Carrasco.

SEÑOR REPRESENTANTE CAL (Sebastián).- Le agradezco al brigadier Battagliese porque fue muy claro en su explicación.

Me quedó una duda. ¿Los controladores aéreos que hoy están en la torre de Carrasco tampoco tienen el control procedural? Al estar operando sin radares, el hecho de que los controladores de Carrasco no tengan el control procedural está tan mal como la falta de los radares. Debo no haber entendido bien, y que quienes no tienen control procedural deben ser los controladores de tráfico aéreo de la torre de Laguna del Sauce. Imagino que debe ser así.

El brigadier decía que tal vez se podría haber tomado otra acción en otro momento. Yo espero que nunca más nos volvamos a quedar sin radares y que esta sea una

situación que nunca más vuelva a vivir nuestro país. Y que en caso de que se dé cualquier situación similar, podamos tener correcciones más urgentes.

Muchas gracias.

SEÑOR BATTAGLIESE (Gaetano).- ¿Qué es el control procedural? El control procedural es la base -sobre todo cuando empiezan el curso los controladores de tránsito aéreo- para aprender como se hacía a la vieja usanza, valga la redundancia, sin radares. De eso se tiene que hacer un *recurrent* anual; con la pandemia no se pudieron hacer los *recurrent* anuales. ¿Tienen el control procedural desde sus inicios? Sí, indudablemente, pero no se han podido hacer los *recurrent* anuales de *refresh*. Entonces, ¿qué es lo que pasa? Dentro de la decisión del Notam entraron todos estos factores, y por eso, si se quiere, nos aseguramos el tanto con la introducción de una aeronave por vez en la terminal del control de tránsito aéreo.

Hoy en día el control procedural, en los cursos de controladores de tránsito aéreo ya no se da. ¿Por qué? Porque la factibilidad de que se queden sin radares es ínfima. Entonces, se asientan otros conocimientos y el control procedural no se da más en los cursos de control de tránsito aéreo. Pero ¿qué pasa? Al no tener radar, el *refresh* de procedural se tendría que haber dado. Lamentablemente, por la pandemia no se pudo dar -2019, 2020- y nos encontramos en esta situación. Por eso a veces los Notam, en cuanto a la seguridad, pueden ser un poco exagerados. Este mes comenzamos a hacer los *recurrent* de los controladores, en los que también se incluyen los procedimientos adecuados para cuando no hay radares. Eso es lo que sucedió.

SEÑOR PRESIDENTE.- Les voy a hacer unas consultas, abusando de la amabilidad del ministro y de las autoridades.

Con respecto a la ley de aeropuertos internacionales quisiera saber si ya está en proceso un llamado a interesados o una licitación. No sé cuál será la manera que resuelva el Poder Ejecutivo, pero pregunto para que nos comenten en qué estado de situación está ese proceso.

SEÑOR MARTÍNEZ (Fabián).- Buenas tardes para todos los legisladores. Gracias por la invitación.

Actualmente tenemos lo que se conoce con el nombre del Sinai. Está pendiente de aprobación por el Tribunal de Cuentas el eventual llamado que habría en el marco de la ley de los aeropuertos internacionales y, eventualmente, después ser vería qué empresa sería.

Obviamente, existe un proceso que fue iniciado -informo genéricamente para no ingresar en el tema de fondo porque todavía no salió del Tribunal de Cuentas- por el actual consorcio que presentó la iniciativa. De ahí en más, en el marco del artículo 2º, se inició un proceso que veremos cómo finaliza. Actualmente, esto se encuentra en el Tribunal de Cuentas y no sabemos qué resolución final va a tener, si observará o no la forma en que eventualmente se llevará adelante la contratación.

Esa es la situación actual.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no tenemos otra consulta, liberamos y agradecemos al señor ministro y a las autoridades.

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

—Quisiera informar que el Ministro de Transporte y Obras Pública confirmó su presencia en la Comisión para el martes 3 de noviembre.

A través de la secretaría se nos ha enviado un correo preguntando si alguien quiere incluir algún tema específico para enviárselo al correo del ministro y de su equipo para que nos traigan las respuestas a las consultas que tenemos; y cuando esté el temario que se va a enviar al ministro, lo colectivizaremos.

A través de nuestra secretaría tenemos coordinada con la secretaría del presidente de la ANP una visita, que puede ser el miércoles 20 o el miércoles 27 de octubre. Todavía no se ha confirmado. Estamos haciendo las tratativas para que a partir de la hora 10 visitemos las instalaciones del puerto; será una recorrida de varias horas por la extensión del área a visitar y por sus complejidades. Cuando tengamos confirmada esa información, se las vamos a brindar.

Esas eran las dos informaciones que tenía desde la secretaría para los señores diputados.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

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

≠