



PARLAMENTO

DEL URUGUAY

CÁMARA DE REPRESENTANTES

Secretaría

XLIX Legislatura

**DEPARTAMENTO
PROCESADORA DE DOCUMENTOS**

Nº 1421 de 2023

S/C

Comisión de Transporte,
Comunicaciones y Obras Públicas

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

Delegación

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 21 de junio de 2023

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Daniel Martínez Escames.

Miembros: Señores Representantes Alfonso Lereté, Martín Tierno y Carlos Varela Nestier.

Invitados: Por el Ministerio de Defensa Nacional señores Ministro de Defensa Nacional, doctor Javier García; Subsecretario, Cnel. (R) Rivera Elgue; Director General de Secretaría, doctor Fabián Martínez; Director General de Recursos Humanos, Cnel. (R) Gustavo Figueredo; Director Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, Brig. Gral. (Av.) Leonardo Blengini; Director de Circulación Aérea Cnel. (Nav) Gabriel Falco; señora licenciada Paola Pizzatti y Ayudante Cnel. Lucas.

Secretaria: Señora Laura Rogé.

Prosecretaria: Señora Sandra Pelayo.

=====

SEÑOR PRESIDENTE (Daniel Martínez).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión tiene el agrado de recibir a una importante delegación del Ministerio de Defensa Nacional, constituida por el señor Ministro de Defensa Nacional, doctor Javier García; por el señor subsecretario, coronel retirado Rivera Elgue; por el señor director general de Secretaría, doctor Fabián Martínez; por el señor director general de Recursos Humanos, coronel retirado Gustavo Figueredo; por el señor director nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, brigadier general aviador Leonardo Blengini; por el señor director de Circulación Aérea, coronel Gabriel Falco; por la licenciada Paola Pizzatti y por el ayudante, coronel Lucas.

En especial, queremos saludar al señor Ministro y al señor subsecretario.

En esta ocasión han sido convocados al ámbito de esta Comisión a los efectos de informar acerca de algunos planteos que recibimos en este ámbito hace unos meses. Me refiero a la situación del aeropuerto Ángel S. Adami -más conocido como aeropuerto de Melilla- y a algunas situaciones planteadas en esta Comisión por parte de sus controladores y operadores con relación a horarios, recursos humanos e infraestructura. A su vez, nos llegaron algunas consultas de legisladores integrantes de la Comisión, en especial, del señor diputado Marcelo Fernández, vinculadas con el ingreso de personal a la función de controlador aéreo -un tema que estuvo sobrevolando en el ámbito de la Comisión- y con el estado de situación de la ampliación de la concesión otorgada a Puerta del Sur S.A. el 5 de noviembre de 2021, al amparo de la Ley N° 19.925.

Seguramente haya otras cuestiones que en su momento podrán consultar los integrantes de la Comisión.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Usted dijo que se trataba de una importante delegación, y no es más importante que la Comisión que nos recibe, sino que es adecuada a la jerarquía de los señores legisladores.

No sé si ustedes desean formular preguntas concretas o abordar todos los temas. La delegación es grande en cantidad para abordar los diferentes temas que suponíamos que podían estar presentes.

SEÑOR REPRESENTANTE VARELA NESTIER (Carlos).- De acuerdo con lo que señala el señor ministro, en su momento se plantearon algunas cuestiones en la Comisión. Como sabemos que el señor ministro recibió la versión taquigráfica, sería bueno escuchar alguna intervención inicial general para luego realizar las preguntas específicas. Creo que sería bueno introducir el tema en general para luego ir a lo particular.

SEÑOR PRESIDENTE.- Señor Ministro: en función de lo expuesto en la versión taquigráfica y de las consideraciones que se le enviaran en tiempo y forma, lo escuchamos con mucha atención.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Entonces, vamos a abordar los planteos que se recibieron por parte de un grupo de usuarios del Adami y las dos preguntas que nos hicieron llegar referidas al ingreso de personal a la función de controladores aéreos y el estado de concesión a Puerta del Sur S.A.

De paso, presentamos al recientemente designado director de la Dinacia (Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica), brigadier Blengini, un hombre con larguísima experiencia en la materia, quien nos representara en la OACI

(Organización de Aviación Civil Internacional) hasta poco tiempo antes de que asumiera su responsabilidad en la Dirección.

Así que si el señor Presidente lo autoriza, el brigadier Blengini hará uso de la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Concedemos el uso de la palabra, al señor brigadier Blengini.

SEÑOR BLENGINI (Leonardo).- Buenos días, señor presidente; buenos días, señor ministro, señores diputados, delegación del Ministerio y presentes.

Con relación a la versión taquigráfica y en base a las cuestiones que se habían planteado en su momento, podemos visualizar algunos temas claves en lo que es la problemática o ciertas dudas que presentan los usuarios del aeropuerto Ángel S. Adami.

Dentro de eso, nosotros hemos visualizado que ha habido avances, se han mejorado muchas de las situaciones que reinaban en el aeropuerto de Melilla. Los principales problemas podemos situarlos en recursos humanos, principalmente en la actualidad; es decir: qué recursos humanos tenemos, cuáles serían las necesidades en el caso de optar por alguna solución, la infraestructura que tiene el aeropuerto de Adami -algunas dudas habían surgido de ahí-, y la operativa.

Yendo primero a la parte de funcionarios que operan en el aeropuerto de Melilla, debo decir que al día de hoy se cuenta con una plantilla total de sesenta y cuatro funcionarios. Estos cumplen todo lo que son los servicios de operaciones, torre, rampa, combustible, dentro de toda la operativa.

¿Cuáles son los críticos de esa operativa?

Al día de hoy, tenemos una operativa cubierta en un horario que así lo estipula el sistema de información aeronáutico que va desde las siete de la mañana a las diecinueve horas. En ese régimen la operativa está cubierta, hay un jefe de aeropuerto, once torreros, que son los que cumplen el servicio de torre de control en ese horario; hay servicio de combustible, rampa, Policía Aérea Nacional, que cubre la parte de seguridad, control de pasajeros y carga.

Ahora bien, la infraestructura del aeropuerto Adami fue mejorada con una excelente pista, plataforma de rodaje, plataforma de acceso y estacionamiento de aeronaves. Permite una serie de operaciones que, según los usuarios del aeropuerto, pretenderían ampliar un poco más para un futuro cercano.

Existen limitaciones propiamente de infraestructura. ¿A qué me refiero? A la parte de la iluminación de calle de rodaje, ya que está prevista en la Ley de Presupuesto para el presente año una inversión -está en el artículo 21 que presentamos en la rendición de cuentas- para cubrir ese monto que ronda los \$ 2.000.000. Esas luces de calle de rodaje le darían la seguridad a la aeronave que esté rodando en un vuelo nocturno de poder visualizar el punto de *parking* -el punto de estacionamiento- para que luego de salir de pista pueda rodar en forma segura a su lugar final de parqueo; o viceversa: salir y poder operar.

Se presentaron tres tipos de escenarios para poder dar amplitud a la operativa del aeropuerto en su carácter de aeropuerto internacional.

Los tres escenarios son los siguientes: una operativa veinticuatro horas, diurno nocturno, todo el tiempo; un segundo escenario en el cual se opere a condición del que requiera esa operación, y un tercer escenario a coordinar, dependiendo de la necesidad.

Voy a referirme al último, la necesidad. Según la versión taquigráfica a la que nosotros pudimos acceder, básicamente, hay varios requerimientos, pero sale a la luz un requerimiento para la formación de pilotos, para su proceso de formación: se necesitarían tres horas de vuelo nocturno por alumno piloto, que se opere desde el aeropuerto de Melilla. Si no se cuenta con operativa nocturna -se menciona y es así como sucede-, tienen que terminar el vuelo -de cola al diurno en la última hora del crepúsculo- en el aeropuerto internacional de Carrasco, ya que no podrían operar en el aeropuerto de Melilla como lugar de retorno.

También se menciona dentro de la versión taquigráfica que ese traslado de vuelta al lugar de operación base lleva acarreado unos costos extra que se trasladan al alumno. Como solución primaria a eso -que ya se ha hecho en ocasiones anteriores- habría que coordinar cuántos días al mes, qué días al mes, cuántas horas, y se pone un horario flexible hasta las veintidós horas, para que no sea a las diecinueve horas que se termine, sino a las veintidós horas. No es una forma continuada ni abierta para que cualquier tránsito que opere pueda operar en el aeropuerto, sino puntualmente para una necesidad planteada, y extraída de la versión. O sea, supongamos que la escuela de vuelo equis necesita que tres alumnos pilotos terminen su formación en el mes de setiembre, octubre, que son los mejores meses para volar. Se pide una excepción para que se pueda volar hasta las veintidós horas, para completar esa hora de vuelo que se necesita; se coordina con antelación y para ese caso puntualmente, se genera la excepción. ¿Por qué hago énfasis en eso? Porque una cosa es la excepción para un caso puntual, que es la formación de alumnos, y otra cosa es que durante ese período se comience a operar por un explotador privado para realizar taxi aéreo, o un vuelo que venga de Buenos Aires, o un vuelo interno de cabotaje que requiera otros servicios. ¿Cómo cuáles? Migraciones, Bomberos, Policía, etcétera. Eso es otro escenario. Esa era la parte tres.

La parte dos. Segundo escenario.

Si llegase a haber necesidad de un operador para cubrir esas necesidades, la solución encontrada por nosotros es hacer una solicitud -tenemos que escribir que se pondrá *on condition* o *requeriment*- en el aeropuerto con cuarenta y ocho horas de antelación; quien quiera operar debe solicitarlo a la Dinacia diciendo que por tal motivo requiere operar.

En ese caso, se brindan los servicios en esos días u horas. Eso tiene un costo para quien lo requiera. Supongamos que el explotador A hace la solicitud. El explotador A es el que puede operar; no puede operar el explotador B. Si el explotador B también quiere operar, tiene que pedirlo porque son costos diferenciales. El explotador A pide en base a un requerimiento; hay una serie de costos y coordinaciones previas. Habrá que analizar con Migraciones y Aduana si tienen los funcionarios en esos horarios y los costos que esto acarrea para solucionar un escenario dos.

El tercer escenario -que sería el más complejo porque habría que cubrir durante 24 horas los 365 días del año- requeriría de una capacitación de mayor personal, básicamente en el área técnica más grave, que es la parte de los controladores. En números macro -yo tengo los números de otras áreas-, estamos hablando de duplicar el personal, es decir, pasar de 11 a 22. Eso también está contemplado en la ley de presupuesto. Si la ley de presupuesto sale firmada y aprobada tenemos 32 funcionarios para ingresar, capacitar, entrenar y empezar a desarrollar la función. Esto a partir de que la ley sea promulgada. Tiene un plazo. Primero tiene que estar firmado el proyecto, después hay que seleccionar y entrenar. Todo ese ciclo puede llevar más de un año.

La solución tres es mucho más abarcativa, pero lleva un poco más de tiempo. Existe la solución dos, que es concreta, y requiere ciertas coordinaciones y solicitudes con

costos, pero también permite hacer una cantidad de cosas. La solución tres se da con mayor rapidez. Las tres soluciones están atadas a la existencia de las luces de rodaje. Estamos en proceso de que se tengan los recursos para adquirirlas y colocarlas.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Nos enviaron dos consultas desde la Comisión. Una, tiene que ver con el ingreso de personal a la función de controladores, lo que ya fue contestado por el brigadier. Estaría faltando hablar sobre el estado de situación de la ampliación de la concesión otorgada a la sociedad Puerta del Sur.

SEÑOR REPRESENTANTE TIERNO (Martín).- Quiero aclarar algunas cuestiones que planteó el brigadier.

Cuando habla de presupuesto, me imagino que se refiere a la rendición de cuentas. Es un tecnicismo, pero está bueno que quede claro.

El proceso uno, que refiere a las luces, ya está aprobado por la rendición anterior. Está a la espera del proceso de selección y compra.

El proceso dos se iniciaría después de que esté aprobada la rendición, es decir, cerca de fin de año, y llevaría un año, según lo que usted manifestó.

Digo esto para que quede claro en la versión taquigráfica.

SEÑOR MARTÍNEZ (Fabián).- Solamente quiero ampliar parcialmente la información correcta brindada por el brigadier Blengini, director de Dinacia, en cuanto a la contratación reciente de ocho operadores que se sumarían a los que están.

Eso está en proceso de concurso; ya fue firmada la resolución por el señor ministro. Ya está designado el tribunal para que empiecen a concursar. Se incorporarían ocho nuevos operadores.

En la rendición se distingue entre operadores y tránsito aéreo. Entonces, se sumarían a los cuarenta y ocho que están solicitados, estos ocho que ya están en proceso de concurso.

¿Es así brigadier?

SEÑOR BLENGINI (Leonardo).- Sí.

SEÑOR MARTÍNEZ (Fabián).- Ahí llegaríamos a la cifra original solicitada por el gremio en su oportunidad, de sesenta y cuatro operadores y de treinta y dos funcionarios de tránsito aéreo.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Ahora podríamos continuar con el tema Puerta del Sur.

SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).- ¿Realizamos consultas por tema o esperamos a la finalización de la exposición? En realidad, hay planteamientos que, de alguna manera, se solapan. Este tema de los funcionarios tiene que ver también con la política de distribución en los nuevos aeropuertos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si a usted no le parece mal, al final podríamos hacer una ronda de consultas sobre todos los temas.

SEÑOR MARTÍNEZ (Fabián).- Voy a hacer una pequeña introducción. Después, estamos dispuestos a contestar las preguntas que los señores diputados entiendan pertinente.

Me gustaría plantear el marco general de la situación de la concesión, que creo me corresponde porque soy uno de los integrantes de la Unidad de Control. También está presente quien preside la mesa de Unidad de Control, que es el brigadier Blengini. Por el

Ministerio de Transporte, la integra el brigadier retirado, Olmedo. Somos los tres que integramos la Unidad de Control: uno por el Ministerio de Defensa Nacional, otro por la Dinacia y otro por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Esta Unidad de Control es la misma que viene controlando la concesión que estaba en el Aeropuerto de Carrasco y lo que se conoce como Caisa, en Punta del Este.

Se viene ejecutando por parte del Ministerio de Defensa la concesión y entrega de posesión de los diferentes aeropuertos y, por parte del concesionario, la realización de determinadas obras, de acuerdo con el plan y proyecto que se había establecido en la firma del contrato de concesión. Por ahora, se viene cumpliendo en forma; hay situaciones jurídicas que son complejas, que simplemente adelanto, pero que quizás técnicamente podríamos hablarlas en otro momento, que tienen que ver con procesos de expropiación de otros terrenos, con terrenos que han sido donados -quien tiene más propiedad para hablar de esto es el brigadier y no yo- y que hacen a la accesibilidad de los aviones a la pista. No obstante, todo está desarrollándose normalmente en tiempo y forma. Esto es de público conocimiento. Muchos legisladores, intendentes y exministros de gobiernos anteriores han participado en los procesos de entrega de la concesión que nosotros llamamos la entrega de la posesión de cada uno de esos inmuebles.

Próximamente, estamos por instalar en forma definitiva -es parte de la concesión dentro del marco del Sinai que aunque no estaba en la pregunta, lo abarcamos- un radar que se aportó en ese proceso de negociación con la concesión, que va a ser instalado en Durazno. Si no me equivoco, el 27 de junio se estaría entregando el radar por parte del concesionario.

En Carmelo están más avanzados porque las obras se están realizando. No sé si quieren que les hagamos llegar la información. Es un poco tediosa, pero puedo leer paso a paso en qué está cada obra, cómo se tomó posesión, los proyectos ejecutivos, cuándo se llevan las obras en ejecución, así como las obras que ya fueron adjudicadas. Podemos partir por cada uno de los aeropuertos: Rivera, Salto, Carmelo y Melo. Santa Bernandina, en Durazno es el que queda pendiente. Salvo en Durazno, en el resto se ha entregado la posesión de los aeropuertos.

En el Aeropuerto de Carmelo se está cumpliendo en tiempo y forma y es la obra más avanzada. En los otros aeropuertos -si ustedes quieren, nos detenemos en cada uno- se están haciendo obras, pero yo las llamaría secundarias. En Rivera, por ejemplo, se levantó la pista. Se están haciendo obras de diferente envergadura en los diferentes aeropuertos, de acuerdo con el plan de obra que se estableció anteriormente. En esa mesa en la que hay técnicos de Dinacia, vamos controlando la ejecución, de acuerdo con lo que va informando el concesionario. En cuanto a lo que nosotros entendemos que no es claro o que puede dejar dudas en cuanto a su ejecutividad, preguntamos y tenemos la negociación correspondiente. Por ahora, se viene desarrollando en tiempo y forma, de acuerdo con lo planificado. Esperemos seguir así.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Voy a corregir -aparte subrayo el tema- una letra de una palabra que dijo el director: en el mes de julio -con ele-, se va a poner en funcionamiento el radar que suplirá al viejo radar de Durazno, que ya está fuera de servicio. Esto es una obligación que incluimos en el proceso de creación del Sinai, ya que pusimos como condición que la concesión del Aeropuerto de Carrasco se hiciera cargo de los aeropuertos del interior.

En realidad, se deben realizar una serie de obras -el doctor Martínez recién las detalló-, que insumirán, promedialmente, US\$ 10.000.000 por aeropuerto; algunas saldrán US\$ 9.000.000 y otras US\$ 12.000.000, pero el promedio es de US\$ 10.000.000. Estas obras incluyen la reparación e infraestructura de pistas principales y pistas

secundarias, y también de edificios. Se harán diferentes obras, teniendo en cuenta las necesidades de cada aeropuerto, pero en el de Durazno, específicamente, incluimos que la concesión tiene que hacerse cargo de una inversión de alrededor de US\$ 2.000.000 para el radar que se va a incluir allí, ya que será parte de la radarización del país; además, constituirá un aporte muy importante, ya que en ese aeropuerto había un radar viejo que tenía serias dificultades técnicas.

Quizás el brigadier me pueda ayudar porque estos temas son muy técnicos, pero puedo decir que en el mes de agosto se instalará un radar y un sistema ILS, lo que completará el sistema de radarización, no solo de Durazno, sino de todo el país. Creo que esa es una buena noticia, ya que este radar completará al radar civil marca Selex -que es italiano- que está en Montevideo, y para el cual hicimos un contrato de mantenimiento con la empresa que lo proveyó en 2014. Esto se suma al soporte que tenemos alquilado hace un par de años en el Aeropuerto de Carrasco, aparte del radar militar.

Esto es lo que quería decir con respecto a la concesión, aunque después voy a agregar alguna información más, ya que me gustaría poner en conocimiento a la Comisión de todo este tema.

SEÑOR MARTÍNEZ (Fabián).- Tal como dijo el señor ministro, la instalación del radar y del nuevo sistema se llevará a cabo en el mes de julio. El sistema es el ILS CAT I, y el radar es el 9S, y se adquirieron en las empresas -esto es lo que nos informó el concesionario, que fue el que se encargó de la compra, por supuesto, con la aprobación de Dinacia- Talex e Indra, respectivamente. Por supuesto, también está incluida la capacitación del personal técnico de Dinacia.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que el señor ministro, el director Martínez y el brigadier Blengini han abordado, de manera general, todos los temas que fueron planteados y que estaban vinculados con la convocatoria, por lo que, si a los presentes no les parece mal, los diputados pueden comenzar a realizar preguntas más específicas.

Después de ello, hará uso de la palabra el señor ministro, ya que nos dijo que quiere dejar constancia de una información importante en el ámbito de la Comisión.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- No es la única información que vamos a dar.

SEÑOR REPRESENTANTE VARELA NESTIER (Carlos).- Agradecemos la información que estamos recibiendo.

Pido disculpas por si las preguntas que voy a formular no tienen mucho respaldo técnico; a veces aprendemos de la información que nos brindan las visitas en este tipo de Comisión.

Sin necesidad de que se entre en detalles, quisiera saber si se sabe en cuánto tiempo van a estar operativos los aeropuertos que han recibido inversiones y que contarán con nuevas construcciones.

SEÑOR BLENGINI (Leonardo).- Tenemos algunas fechas concretas en cuanto a la totalidad de los aeropuertos incluidos en el Sinai.

Las obras en el Aeropuerto de Paysandú comenzarán en abril de 2024 y las del Aeropuerto de Melo se iniciarán en la primera semana de noviembre de 2023. Asimismo -como bien dijo el director de Secretaría-, el Aeropuerto de Carmelo fue entregado en diciembre de 2022, aunque quedaron algunas obras pendientes, ya que debemos esperar a la expropiación de algunos terrenos, que es algo que está en proceso jurídico y notarial; esto está en la órbita de la Unidad de Control.

Por otra parte, como ya se dijo, la instalación del radar en Durazno está prevista para el 25 de julio de este año y la instalación del ILS está prevista para el 18 de agosto; además, se está analizando en qué zona geográfica se puede instalar la terminal de pasajeros. La semana pasada tuvimos una reunión por ese tema con la concesión, que está analizando cuál puede ser el lugar físico de la terminal de pasajeros del Aeropuerto de Durazno.

Por otro lado, la fecha tentativa de inauguración de las obras del Aeropuerto de Rivera es el 31 de octubre de este año; allí se trabajó en la extensión de la terminal de pasajeros, en el recapado de pistas, en las calles de rodaje, las plataformas, el alambrado, el camino perimetral, la regulación de franjas, el extremo de las pistas y el acceso y el estacionamiento del parque automotriz.

Asimismo, el fin de las obras en el Aeropuerto de Salto está previsto para el 15 de diciembre del presente año; allí se trabajó en el cerco perimetral y en la caminería perimetral, y se está construyendo una nueva terminal, ya que la vieja pasará a ser parte de las oficinas.

Esa es la línea de tiempo relativa a la finalización y entrega de las obras.

SEÑOR REPRESENTANTE VARELA NESTIER (Carlos).- Muchas gracias por la información brindada por el brigadier.

Asimismo, quisiera hacer dos preguntas bien concretas.

¿El radar que se ubicará en Durazno asegurará el control de todo el territorio nacional? Hago esta consulta porque siempre se tuvo esa dificultad; digo esto porque cada vez que entrevistamos a la Fuerza Aérea se nos habló de las dificultades que había con respecto al control aéreo.

Asimismo, quisiera saber si el sistema ILS -el diputado Cal muchas veces dijo que teníamos esa carencia- también se ubicará en Durazno, junto con el radar.

SEÑOR BLENGINI (Leonardo).- El sistema ILS estará instalado físicamente en Durazno; se trata de un procedimiento de aproximación y aterrizaje para aeronaves Categoría I, que permite que estas puedan aterrizar con menores condiciones de visibilidad y capas de nubes. El radar permitiría dar una cobertura de radar secundario a todo el resto del país.

En lo que refiere al equipamiento, la aeronave que es captada debe tener equipamiento propio, o sea, respondedor, aunque no supe la necesidad de control del espacio aéreo mediante un radar primario. Son dos realidades diferentes: uno es para uso civil, que necesita una aeronave cooperativa, y el otro es para una aeronave no cooperativa -ese es el término-, pero no es el caso de este radar.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Quisiera complementar lo que decía el brigadier Blengini. Ustedes saben que tenemos dos radares militares, uno fijo y otro móvil. El móvil es el que habitualmente está al norte del río Negro, y no específico más por razones obvias.

SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).- Cumplo con la formalidad de saludar a la delegación en reconocimiento a la pronta diligencia de la comparecencia. Vamos a abordar un tema en el que, como ustedes imaginarán, no somos especialistas; por lo tanto, al igual que el diputado Varela, pedimos disculpas si algunas de las expresiones están muy alejadas del concepto técnico; intentamos expresarlas para comprender.

Quiero recordar -y está bueno- que, en cierta medida, la comparecencia del ministro de Defensa y su equipo responde a una solicitud que el pasado año se realizara a iniciativa del diputado Tierno y que, por razones de agenda legislativa, no fue posible cumplir, que tenía que ver, específicamente, con la situación de los usuarios del Aeropuerto Adami, coloquialmente conocido como Aeropuerto de Melilla.

Uno de los aspectos que la delegación en aquel entonces planteaba tenía que ver con lo exiguo del horario operativo, y allí sugerían un conjunto de acciones que reformulamos a los efectos de contactar con la realidad del mundo fáctico, de lo que es posible desde el punto de vista de la Dinacia y del Ministerio de Defensa.

A tales efectos, ellos planteaban tener una enorme limitación en el tema del horario operativo. Hoy hay una respuesta -la trasladaremos, señor presidente, porque así corresponde y ese es un poco el objetivo de esta reunión-, pero entonces mencionaban la posibilidad de incorporar automatismos vinculados a la iluminación de la pista como un elemento que podría permitir la operativa fuera de los horarios de luz solar. El otro componente en el cual advertían tener un punto crítico tenía que ver con el despacho o suministro de combustible. Afirmaban -y consta en la versión taquigráfica- que en alguna oportunidad ya se había adquirido un tótem de gestión de combustible y que solo restaba su puesta en operativa.

El otro aspecto tiene que ver con los números. Los operadores hablaban de la necesidad de priorizar la devolución de lo que es el precio global unificado en las obras de Melilla. Por lo que tengo entendido, el precio global unificado es algo así como una patente que pagan las aeronaves, que tiene equis recaudación. Ellos solicitaban, dentro de esos planteamientos, que se viera la posibilidad de priorizar la devolución o la reinversión de esos recursos en el Aeropuerto de Melilla.

Es bueno recordar que el Aeropuerto de Melilla tuvo una inversión -me corregirán si no es así- del orden de los US\$ 4.500.000, en el período 2018- 2019, lo que habla del esfuerzo que el Estado -en función de las políticas de Estado que celebramos se continúan- realiza en materia de aviación civil.

No estoy planteando las cuestiones en un orden cronológico, sino medio caprichoso, pero tiene que ver con otro aspecto y es el de la Asociación de Controladores de Tránsito Aéreo del Uruguay. Allí los funcionarios establecían su preocupación por la carencia de personal; hoy se nos da una respuesta alentadora. Seguramente veremos en los procesos de implementación y de capacitación cuándo se cumple con el objetivo. Es claro que había un compromiso en oportunidad de la ley de presupuesto, eso se fue dilatando y estamos llegando prácticamente a la finalización del quinquenio con la cobertura de personal necesario.

Nuestra pregunta tiene que ver con cómo se van a distribuir esos cuarenta y ocho funcionarios dentro de los nuevos aeropuertos, porque además de cubrir las necesidades de lo ya operativo, Carmelo naturalmente es inminente y en el correr del presente año vamos a tener Melo, Rivera y Salto. Por lo tanto, quisiera conocer la distribución de personal de operadores de tráfico aéreo dentro de los diferentes puertos.

Los funcionarios también reclamaban la compra de un *switching* de comunicación -no sé si la expresión es la correcta- cuyo costo anda en el entorno de US\$ 1.800.000. Quisiera conocer vuestra opinión y las prestaciones que el mismo tendría.

Luego, también planteaban la necesidad de complementar el sistema de radares con lo que es el ADS- B -intento transmitirlo tal cual lo levanté de las versiones taquigráficas-, y quisiera saber en qué proceso se encuentra y cuál es la importancia que el sistema reportaría. Allí hay algunas afirmaciones de los trabajadores que son bien

interesantes y que a uno lo ayudan a descubrir un mundo maravilloso en materia de la aeronavegación civil.

No quiero dejar de celebrar la noticia de la instalación del radar en Durazno, que también fue una advertencia que los trabajadores realizaron en oportunidad de su comparecencia. Allí planteaban cierta incertidumbre sobre la fecha, hoy se da una fecha concreta y creo que es una comunicación para celebrar.

Por otra parte, ministro y equipo, ya más en el ámbito de las consideraciones políticas, si corresponde, en oportunidad de las comparecencias del señor ministro de Defensa y del entonces ministro de Transporte en agosto de 2020, cuando se analizó el proyecto de ley sobre el Sistema Nacional de Aeropuertos, se hicieron algunos planteamientos. Mis consultas, en realidad, no tienen otro objetivo que conocer su opinión y ver en qué etapa están. La primera tiene que ver con la recaudación de las denominadas tasas de aterrizaje, despegue y aproximación. El entonces ministro Heber hablaba de unos US\$ 45.000.000 y ya manifestaba su preocupación porque se devolvía a la aviación civil poco menos del 10 %; ya entonces manifestaba un foco de atención al respecto y quisiéramos saber en qué está eso, si ha habido avances o cambios. La otra refiere a un tema que a priori compartimos con el ex ministro de Transporte Heber y tiene que ver con la transferencia de las competencias de la Dinacia hacia el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Es para nosotros un tema muy debatido, de mucha bibliografía; la OACI, incluso, se pronunció al respecto de forma afirmativa y nos parece que a la par de un proyecto de ley que la bancada del Frente Amplio ha presentado en ese sentido. Por lo tanto, queremos conocer la opinión actual del ministro de Defensa y haremos lo propio cuando el ministro de Transporte comparezca, pero quiero recordar que el ministro Heber ya manifestaba, en nombre del presidente, su punto de vista favorable respecto a ir transitando la transferencia de las competencias de la Dinacia hacia el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

El otro aspecto relevante, que fue una de las políticas centrales del actual gobierno, que tuvo que ver con dos ejes centrales: avanzar en el proyecto del Sistema de Aeropuertos Internacionales, pero también en la derogación del monopolio de la expedición de combustibles en aeropuertos -si mal no recuerdo, el artículo 321 de la ley de presupuesto-, sé que es materia reglamentaria del Ministerio de Industria, pero han pasado tres años y uno de los ejes centrales de la política del gobierno en materia de aviación civil era la derogación de los monopolios a nivel de los aeropuertos. Quizá haya alguna novedad que se pueda compartir.

Asimismo, quisiera saber si hemos recibido misiones de la OACI en estos dos últimos años y, si es así, conocer, en grandes líneas, alguno de los informes que tales misiones han realizado sobre el estado de nuestros aeropuertos y sobre este proceso de implementación del Sistema Nacional de Aeropuertos.

Por último, un poco para conocer cómo se distribuían los montos, tengo en mi poder el anexo del acuerdo celebrado con Puerta del Sur, donde se establecía que en el año 2022 la inversión sería de US\$ 13.000.000. En una nota que se le realizara al ingeniero Jorge Navarro, quien está a cargo de Aeropuertos del Uruguay, dijo que la inversión en el Aeropuerto de Carmelo rondó los US\$ 11.000.000.

En el presente año, 2023, la inversión sería de US\$ 32.000.000; en el año 2024, de US\$ 18.000.000, para finalizar en el período hasta el año 2028, en US\$ 4.000.000. Más allá de esta suerte de catarata de números, concretamente quiero saber cuál es la distribución que en el presente año se les está asignando, en términos económicos, a las inversiones de los aeropuertos de Melo, Rivera y Salto, para ver si efectivamente se está llegando a la suma de US\$ 32.000.000 comprometida en el acuerdo con Puerta del Sur.

SEÑOR PRESIDENTE.- Queremos dejar una constancia. Cuando los señores diputados hacen sus consultas y las delegaciones que nos visitan no cuentan con la información *in situ*, dejamos abierta la posibilidad de que las puedan responder de manera escrita, a la brevedad, no bien les hagamos llegar la versión taquigráfica respectiva. Queríamos dejar esa constancia porque es el procedimiento habitual en el ámbito de esta Comisión.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Si les parece bien, contesto rápidamente algunas, el brigadier Blengini, otras y luego, si corresponde, pasamos a otros temas.

Voy a comenzar de atrás hacia adelante. El tema combustibles, como bien dijo el diputado Fernández, es materia de Industria. Yo no tengo esa información; no corresponde a la Cartera. Lo relativo a la OACI lo va a contestar el brigadier Blengini.

La eventualidad de transferir la Dinacia al Ministerio de Transporte es un tema de largo análisis. Me consta lo que dice el diputado Fernández. Es un tema que está en el análisis permanente, no hay una definición inminente ni nada que se le parezca.

Con respecto a la recaudación de las tasas, ustedes saben -lo analizamos siempre durante el presupuesto y la rendición de cuentas- que hay una recaudación que si bien la hace Dinacia, se vuelca al Ministerio de Economía y Finanzas y hay un porcentaje que retorna. Ese porcentaje, incluso, ha tenido variaciones para menos cuando se dio la situación crítica de 2002.

(Diálogos)

—Hace aproximadamente un mes, fuimos con el director de la Dinacia al Ministerio de Economía y Finanzas para empezar a reanalizar la adecuación del porcentaje que se retiene. Esta es una cuestión de larga data porque hay una recaudación país cuyo agente de retención es Dinacia y después se vuelca al Ministerio de Economía y Finanzas. Esto no solo se da en el ámbito aeronáutico, también se da en la navegación marítima.

Con respecto al *switching*, hay una licitación pública, que es la N° 1/2023, que está publicada desde el 25 de mayo de este año. Es una buena noticia también. El *switching* es un sistema de comunicaciones.

(Diálogos)

—Es lo que permite la interconexión de comunicaciones entre los radares y el sistema de recepción que hacen los técnicos.

(Diálogos)

—Comunicaciones tierra- aire. Es muy importante. Es una inversión que ronda el millón de dólares. La licitación está en proceso; está llamada y publicada. Esto es algo bien importante.

Tenemos para ser firmado por quien habla el llamado a licitación pública para la contratación de un servicio de sistema integrado automatizado para la gestión de información aeronáutica, conocido resumidamente como banco de datos Notam -después hay una serie de siglas que las obvio-, según las especificidades técnicas de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica. Me acota el director que esto también fue un planteo hecho por los controladores aéreos. Si tienen preguntas técnicas sobre esto, las trasladaré inmediatamente. Si entienden que la información ha sido suficiente, continúo.

(Apoyados)

—Respecto a los primeros temas planteados por el diputado Fernández -si ustedes lo consideran pertinente-, voy a pedirle al brigadier Blengini que los conteste.

SEÑOR BLENGINI (Leonardo).- Con respecto al automatismo de las luces, es cierto que hay algunos aeropuertos en los que se puede contar con un sistema de ese tipo, pero ello conlleva una erogación para la adquisición, adaptación y puesta en funcionamiento por parte de los usuarios. Existe ese sistema a nivel global; ahora, hoy en día, no se cuenta con ese sistema. Para adquirirlo, es necesario un proceso, si se hace un estudio de factibilidad, para adaptar el sistema. Hoy en día no se cuenta con eso. De poder contar con ese sistema, en base a un análisis de técnicos en la materia, habría que iniciar todo el proceso de licitación, adquisición e instalación para que luego los operadores cuenten con la información, sacar las publicaciones. Es verdad lo que está en la transcripción: es un sistema que existe, pero todo tiene su costo y su tiempo, y al día de hoy no se ha evaluado.

Con relación al combustible y el uso del tótem, está instalado y se usa. El tema principal del tótem es financiero y escapa a la Dinacia y al Ministerio de Defensa Nacional; está solucionado en función del soporte bancario que tenga la tarjeta de débito -que es con la que se usa- del usuario. Los bancos soportan determinado monto diario; algunos tienen topes más altos que otros. Depende de cuánto tenga disponible el usuario para cargar: a algunos la tarjeta de débito les va a tolerar cierta cantidad de dinero y a otros, no. Es una cuestión financiera que escapa a nuestra órbita.

Una solución era la tarjeta de crédito, pero toda solución conlleva un problema. El problema es el traslado financiero de los costos de operación, que en promedio oscilan alrededor de los US\$ 600.000. ¿Quién absorbe ese costo financiero? Yo hoy no le puedo dar la respuesta porque escapa a mi órbita, pero hoy la situación está solucionada con el tótem. Se puede cargar en forma automatizada usando tarjeta de débito. Dependiendo de la entidad financiera que emita la tarjeta será el tope diario. Si la aeronave carga equis cantidad de combustible, quizás pueda operar una vez, pero a la tercera ya no le dé el crédito. Ese es un tema financiero.

La reconversión de recursos -como ya se dijo- es un tema que está en los decretos que regulan los recursos que genera la Dinacia. Eso se vuelca a Rentas Generales y se hace una distribución. Según lo que establecen los decretos, un 40 % va a Rentas Generales, un 25 % -según el último ejercicio- fue a Dinacia. Según la norma, estos porcentajes son "hasta", no quiere decir que sea ese monto, sino que hay un porcentaje que llega hasta el 5 % para la Fuerza Aérea, al 1,8 % para Meteorología; hay un porcentaje que va para los operadores de *broadcasting* del interior; hay un apoyo para fomento de la aviación. Así se desglosa el 100 % de lo recaudado. Hay un monto total que va al Ministerio de Economía y Finanzas y de ahí se distribuye en base a normas que estipulan cuánto va a cada uno. Sus topes están establecidos por normas y hasta que no haya cambios a ese nivel la que regula es la norma vigente. Digo esto porque el diputado hizo una pregunta en cuanto a que lo recaudado por ciertas tasas podría ser volcado a Adami. Eso escapa a nosotros; hay un marco regulatorio que dice cómo se distribuye eso y en base a esa norma es que se cuenta o no con el dinero.

Con respecto a OACI, para el 6 de octubre de este año tenemos prevista una visita de inspección parcial de algunas áreas, entre las que están incluidas Operaciones, Recursos Humanos y Aeropuertos. Una delegación de técnicos de OACI de la oficina de Lima -esta coordinación fue realizada hace poco tiempo, alrededor de dos semanas- va a hacer una visita y un análisis concreto de estos recursos.

Lo relativo al switch ya lo contestó el señor ministro.

Lo que tiene que ver con los controladores aéreos es un poco más complejo porque más allá de que se tenga el recurso humano, el tiempo de formación es de básicamente dos años -si uno quiere tener un controlador formado- más el tiempo de práctica en cada aeródromo en el que el controlador va a cumplir funciones.

A continuación, me gustaría cederle la palabra al coronel Falco para que pueda ampliar la información sobre los controladores.

SEÑOR FALCO (Gabriel).- No sé qué especificación desean recibir. Como decía el señor brigadier, un controlador de tránsito aéreo tiene prácticamente dos años de preparación inicial y luego tiene una formación específica en cada una de sus áreas de trabajo.

Dependiendo de cuál sea el aeropuerto, la capacitación de cada uno de los recursos humanos puede llevar mayor o menor tiempo. Hoy en día, lo que lleva más capacitación es el recurso humano para el controlador radar, que son quienes controlan todo el espacio aéreo, tanto inferior como superior, con los radares a los que hacíamos referencia anteriormente. Ese es el lugar en el que se necesita más cantidad de gente para cumplir los servicios.

¿De dónde se alimenta esta área de control radar? De los controladores de aeródromos que ya vienen con una experiencia y pasan al radar, siendo esa la actividad que lleva más tiempo de formación. Allí es donde están los más antiguos en el control del tránsito aéreo; son personas que están llegando prácticamente a sus últimos años de servicio.

SEÑOR REPRESENTANTE TIERNO (Martín).- Para ser más específico con la pregunta que hizo el señor diputado Fernández quiero saber cuántos de esos controladores que van a ingresar serán redistribuidos en los aeropuertos del sistema internacional de aeropuertos.

Aprovecho también para hacer una pregunta sobre Adami. Se habló de que la primera solución es a través de costos para quienes van a operar fuera del horario. ¿Esos costos están al alcance de quienes piden esa operación o se va a comprometer mucho y no va a haber posibilidades de pagarlos?

SEÑOR BLENGINI (Leonardo).- Para contestar esa pregunta, primero que nada hay que tabular. Llegado el momento, si esa es la opción, hay que tabular cuáles son los costos. A modo de ejemplo, ¿cuáles son los servicios que se requieren? Bomberos, Ministerio del Interior y Migraciones de Aduana, que depende del Ministerio de Economía y Finanzas y del Ministerio del Interior. En los aeropuertos similares en funcionalidad, que no son 24 horas, a esos funcionarios se les requiere un tiempo determinado. Se solicitan al Ministerio y se trasladan los costos de transporte y, en caso de requerirlo, los costos de viáticos. Básicamente, esos son los costos que se trasladan al que solicita cuando se hace el requerimiento: el taxi, el viático o las horas extras que tengan que pagar. Pero, repito, eso hay que tabularlo; yo no les puedo dar un número.

SEÑOR FALCO (Gabriel).- En cuanto a la distribución en cada uno de los aeropuertos, siempre estamos hablando según el servicio que se vaya a brindar. Si el servicio que se va a brindar es de controlador de tránsito aéreo -mal llamado "de torre"- se necesitan de tres a cinco personas para cada uno de los aeropuertos.

Si el servicio que se va a brindar es de información de vuelo -esa es otra característica del servicio-, no hay por qué brindarla en el aeropuerto en sí, ya que se puede brindar de dos formas: desde el aeropuerto o vía remota. Eso implicaría otra cantidad de funcionarios. Para el servicio de información se puede tener uno o dos funcionarios

dependiendo de la cantidad de tránsito y del tipo de tránsito que puede estar ejerciendo en esa área, pero eso no es control, sino información de vuelo.

SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).- Quiero dejar una constancia. La pregunta que formulé refería a la distribución de la inversión en el marco del acuerdo con Puertas del Sur para cada uno de los aeropuertos. Quisiera que luego pudieran cursar esa información para contrastarla con el proceso del marco del acuerdo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que está cumplida la etapa de la convocatoria específica al señor ministro y a las autoridades de la Fuerza Aérea y de Aviación Civil. Le concedemos la palabra al señor ministro en virtud de que nos anunciara aportes importantes y buenas noticias.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Aprovechando la comparecencia en la Comisión, quiero decir que hay un tema directamente vinculado a estos asuntos que hemos estado analizando hoy, y es la propuesta que venimos trabajando con el gobierno de Brasil referida al aeropuerto de Rivera. En términos simples, se resume como binacionalidad, aunque se trata de una definición compleja que requiere muchos análisis jurídicos.

Saben el respeto que le tengo al Parlamento, y por eso no voy a dejar pasar esta oportunidad para informar que hoy de mañana me comuniqué con el canciller Bustillo para transmitirle que el Ministerio de Defensa está pronto para firmar con las autoridades brasileñas los aspectos necesarios para el uso de código compartido del aeropuerto de Rivera entre Uruguay y Brasil.

Ustedes saben que en el encuentro que mantuvieron en el mes de marzo un grupo de ministros se había acordado la voluntad política de ambos gobiernos, del presidente Lula y del presidente Lacalle Pou, para utilizar el aeropuerto de Rivera con código compartido de forma binacional. Hicimos análisis jurídicos y trabajó muy prestamente nuestra autoridad aeronáutica, la Dinacia, que en el caso de Uruguay depende del Ministerio de Defensa. La autoridad aeronáutica brasileña no depende, sino que hay un nuevo ministerio: el de Puertos y Aeropuertos. A su vez, tiene un funcionamiento diferente porque no depende de ese Ministerio.

Aquí tenemos un trabajo que hicimos ambas Cancillerías, el Ministerio de Puertos y Aeropuertos de Brasil con el Ministerio de Defensa de Uruguay, la Dinacia, que depende del Ministerio de Defensa y la ANAC brasileña.

Después de todo ello hemos hecho un acuerdo. Hoy le comuniqué al canciller Bustillo para que se lo transmitiera a su par brasileño que tenemos el visto bueno y estamos prontos para firmar este memorándum de entendimiento para hacer dos cosas. Por un lado, utilizar como código compartido el aeropuerto de Rivera. Eso significa que el aeropuerto de Rivera, que es un aeropuerto uruguayo, va a tener su código aeronáutico uruguayo -SUMU es Carrasco; SURV es Rivera-, y también vamos a llevar adelante un memorándum de entendimiento para que Brasil pueda adjudicar un código de forma tal que a los efectos aeronáuticos, en cuanto a los vuelos, luzca como un aeropuerto doméstico de Brasil. La jurisdicción es uruguaya, la ley es uruguaya, etcétera, pero la idea es que a los efectos prácticos pueda, por ejemplo, venir un vuelo de Porto Alegre e ir a Rivera luciendo como un vuelo doméstico brasileño, pudiendo la gente trasladarse a Livramento o al lugar que quiera de Brasil. En el caso de que una persona quiera ingresar a Uruguay, tiene que hacer migraciones uruguayas en la Dirección Nacional de Migración, que está en Rivera. Los aspectos logísticos son temas de detalle, como el traslado, etcétera.

Creo que esta es una muy buena noticia porque, además, agregamos algo que modifica alguna circunstancia que existió anteriormente. En algún momento existió esa posibilidad, pero nosotros vamos a crear un grupo de trabajo entre Brasil y Uruguay de forma tal de avanzar en la binacionalidad. No podemos adelantar plazos. Tenemos la idea de instalar un grupo de trabajo a partir de la firma y dar cuatro meses -ciento veinte días- para tener un producto, pero ustedes saben que en los temas jurídicos y tan técnicos los plazos requieren cierto tipo de flexibilidad. Vamos a intentar tener un resultado en ciento veinte días después de instalado el grupo de trabajo para poder dar mayor definición y profundidad a la binacionalidad del aeropuerto, porque puede pensarse que en un futuro haya aerolíneas extranjeras -cuando digo "extranjeras" me refiero a que no sean brasileñas- que puedan operar allí. En el mundo no hay muchas experiencias de aeropuertos binacionales; hay alguno trinacional por allí. Creo que, sin duda, tener un aeropuerto de ese tipo es una noticia muy importante para Uruguay, para Rivera y también para Brasil, por eso el interés del presidente Lula para poder avanzar en eso.

No pudimos hacerlo en el plazo que teníamos previsto, que era de treinta días -ese fue el acuerdo que venció en el mes de abril-, pero creo que anduvimos bastante bien en temas que son muy complejos y hoy podemos dar esta noticia. Por el enorme respeto que le tenemos al Parlamento no podíamos concretarlo hoy y no trasladarlo a la Comisión de Transporte, que justamente nos citó por estos temas.

Seguramente a la brevedad vamos a estar firmando un documento en la ciudad de Rivera. En el mismo acto, a nivel político vamos a estar comprometiendo a la Cancillería y al Ministerio de Puertos y Aeropuertos de Brasil en representación del gobierno brasileño, y al Ministerio de Defensa y la Cancillería en representación de nuestro gobierno, sellando la voluntad política que los presidentes Lacalle Pou y Lula mandataron a través de sus ministros. Por otro lado, los aspectos técnicos van a ser firmados por la autoridad aeronáutica uruguaya, que es la Dinacia, y su par brasileña.

SEÑOR PRESIDENTE.- Gracias, señor ministro, por el detalle y la gentileza de darnos la información, la que celebramos conjuntamente con ustedes. Damos la enhorabuena a esta importante noticia de características innovadoras en materia de aviación.

SEÑOR REPRESENTANTE VARELA NESTIER (Carlos).- Comparto que se trata de una muy buena noticia y agradecemos al ministro que traslade las novedades rápidamente al Parlamento.

¿La operación de ese aeropuerto es toda nacional? Supongo que se contesta afirmativamente.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Sí, es nacional; no van a participar autoridades ni funcionarios de Brasil. Todos los funcionarios van a ser uruguayos. La jurisdicción es uruguaya, la ley es uruguaya, etcétera. Lo que se hace es habilitar la utilización del código aeronáutico. El mismo aeropuerto, que a su vez va a tener la finalización de obras el 31 de octubre como planteaba el brigadier Blengini, va a tener dos códigos: el nacional y el brasileño. Eso habilita a Brasil a utilizarlo con las características que recién mencioné. Creo que ya hay alguna empresa que está muy interesada. Esto no es algo para el futuro. Una vez que se apruebe y el aeropuerto esté funcionando, no va a pasar mucho tiempo para que una empresa brasileña lo empiece a utilizar porque esté interesada en poder hacerlo y desplegarse allí.

A todos los efectos es de jurisdicción nacional y de código compartido en materia aeronáutica, con las dos posibilidades, es decir que si una persona quiere bajarse allí y

entrar a Uruguay hará migraciones en Uruguay, y si va para Brasil, veremos la logística para que siga hacia el lado brasileño.

SEÑOR PRESIDENTE.- Gracias, señor ministro.

No habiendo más consultas, nos resta agradecer nuevamente a las autoridades del Ministerio de Defensa, de la Dinacia, y en especial al señor ministro por la celeridad con la que concurrieron al Parlamento, al ámbito de la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas, para tratar estas cuestiones en estos tiempos que vivimos, en el que todas las instituciones y organizaciones del Estado están preparando el tratamiento de la rendición de cuentas, que sabemos es de mucha importancia para todos los organismos del Estado y para el bien del país.

Reiteramos el agradecimiento.

No habiendo más asuntos, se levanta la reunión.

≠