REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY
CÁMARA DE SENADORES
SECRETARÍA

Carpeta Nº 86 de 2020 **Repartido Nº 119**

Julio de 2020

RED NACIONAL DE AEROPUERTOS INTERNACIONALES PARA URUGUAY

Creación

- Proyecto de ley aprobado por la Comisión de Transporte y Obras Públicas de la Cámara de Senadores
- Mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo
- Comparativo entre el proyecto de ley remitido por el Poder Ejecutivo y el proyecto de ley aprobado por la Comisión de Transporte y Obras Públicas de la Cámara de Senadores.
- Disposiciones citadas

XLIXa Legislatura

PROYECTO DE LEY SUSTITUTIVO

___

Artículo 1°.- Créase el Sistema Nacional de Aeropuertos Internacionales para el Uruguay, declarándose que la explotación de los servicios aeroportuarios es un objetivo prioritario para el desarrollo del país.

El Poder Ejecutivo, de acuerdo a lo establecido en el artículo 68 del Decreto-Ley N° 14.305, de 29 de noviembre de 1974, (Código Aeronáutico), determinará los aeropuertos que integrarán dicho sistema, pudiendo incorporar otros, cuando existan necesidades que lo justifiquen.

Artículo 2°.- 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, a personas físicas o jurídicas, públicas o privadas , por un plazo máximo de hasta 50 años.

Los derechos que se otorguen, precedentemente referidos, deberán tener como contrapartida, entre otras, la realización de inversiones en equipamiento, obras y servicios en los Aeropuertos que se determinan como parte del Sistema, incluyendo el respectivo mantenimiento y explotación de los servicios aeroportuarios, así como la implementación de medidas tendientes a mejorar la conectividad en vuelos de cabotaje y servicios internacionales de dichos aeropuertos con el exterior.

Artículo 3º.- Los Aeropuertos cumplirán al menos, los requisitos para operación de aeronave critica AD 3B (Anexo 14 de la Organización de Aviación Civil Internacional), sin perjuicio de las exigencias particulares del Aeropuerto Internacional de Carrasco "Gral. Cesáreo L. Berisso" (SUMU) y del Aeropuerto Internacional de Laguna ·del Sauce "C/C Carlos Curbelo" (SULS). -

Artículo 4º.- Los servicios concesionados deberán prestarse durante los 365 días del año, las 24 horas del día·, si la demanda lo requiere, con los estándares de certificación exigidos por la normativa aplicable, especialmente los métodos y normas recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 5°.- Sin perjuicio de lo dispuesto por el artículo 23 de la Ley Nº 17.555, de 18 de setiembre de 2002, declárense aplicables en lo pertinente a los aeropuertos cuya explotación sean objeto de concesión, conforme lo dispuesto por los artículos precedentes, el régimen de puerto libre establecido en los artículos 2° y 3°de la Ley N° 16.246, de 8 de abril de 1992, debiendo la reglamentación establecer los límites territoriales respectivos en cada caso.-

Artículo 6º.- El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley asegurando el estricto control y evaluación de la explotación de los aeropuertos.

Artículo 7°.- Quedan derogadas todas las disposiciones que se opongan a la presente ley.

Sala de la Comisión, 8 de julio de 2020.

EDUARDO BONOMI
Miembro Informante

SERGIO ABREU

MARIO BERGARA

CARMEN BERAMENDI

JORGE GANDINI

LUIS PINTADO

MENSAJE Y PROYECTO DE LEY DEL PODER EJECUTIVO

DIRECCIÓN GENERAL DE SECRETARÍA

145464 5

PRESIDENCIA DE LA ASAMBLEA GENERAL
Recibido a la hora 14:00
Fecha 5/3/2020

T 01754

CAMARA DE SENADORES
Recibido a la hora 13:00
Fecha 10/3/2020
Carpeta Nº 86/2020
AR

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS

MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

Montevideo, 28 FEB 2020

Señor Presidente de la

Asamblea General

Don José Mujica

El Poder Ejecutivo tiene el honor de dirigirse a ese Cuerpo, para someter a su consideración el Proyecto de Ley que se adjunta, referente a la creación de la Red Nacional de Aeropuertos Internacionales para el Uruguay, declarando que la explotación de los servicios aeroportuarios es un objetivo prioritario para el desarrollo del país, de acuerdo a los siguientes fundamentos:

El territorio de la República Oriental del Uruguay cuenta con once aeropuertos con categoría internacional, calificación que se otorga a aquellos aeródromos que reúnan las condiciones exigidas por las normas y provean los servicios, en un todo de acuerdo a los requerimientos internacionales (Anexo 14 al Convenio de Aviación Civil – Reglamentos Aeronáuticos Uruguayos LAR 154 Diseño de Aeródromos; LAR 153 Operaciones en Aeródromos).

Dos de estos Aeropuertos se encuentran concesionados a privados, el Aeropuerto Internacional de Carrasco "Gral. Cesáreo L. Berisso" (SUMU) y Aeropuerto Internacional de Laguna del Sauce "C/C Carlos A. Curbelo" (SULS).

El conjunto de los restantes nueve aeropuertos son administrados, explotados y mantenidos por el Estado Uruguayo, Ministerio de Defensa

Nacional, a través de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, encontrándose dentro de este grupo la Base Militar Número II ubicada en Santa Bernardina – Durazno, cuyo aeropuerto esta categorizado como internacional de emergencia.

La base legal que autoriza la explotación para el Aeropuerto Internacional de Carrasco es la Ley Nº17.55 de fecha 18 de setiembre de 2002 de "Reactivación Económica" y sus normas reglamentarias. En su artículo 21 autorizó al Poder Ejecutivo a un mecanismo de contratación directa con la Corporación Nacional para el Desarrollo, para la administración, explotación y operación, construcción y mantenimiento del Aeropuerto Internacional de Carrasco "…. *en un plazo que no superará los 30 años".*

La base legal que refiere a la concesión a privados del Aeropuerto Cap. Carlos A. Curbelo (Laguna del Sauce) es la Ley Nº15.637 de 28 de setiembre de 1984. Aprobación de normas relativas al Régimen Jurídico de Concesión de la Obra Pública. "Concesión de la Construcción de Obra Pública", la que establece que "*El Poder Ejecutivo podrá otorgar concesiones para la construcción, conservación y explotación de obras públicas a personas físicas o jurídicas, privadas o públicas, a sociedades de economía mixta, habilitando al concesionario a percibir tarifas de los usuarios de la obra, de conformidad con las disposiciones de la presente ley."*

Los Aeropuertos Internacionales "Pte. Gral. (PAM) Oscar D. Gestido" en el Departamento de Rivera; "Nueva Hespérides" en el Departamento de Salto; "Laguna de los Patos" y "Balneario Zagarzazú" en el Departamento de Colonia, fueron identificados por el Plan Maestro para la Aviación Civil del Uruguay (Proyecto URU/17/801 MTOP-OACI), como aquellos que tienen algún tipo de potencial de utilización y explotación económica en esta categoría de internacionales, algunos de ellos por encontrarse ubicados en lugares estratégicos, otros tienen cierta infraestructura

subutilizada, que requiere de mejoras, para la prestación de los servicios, lo que constituyen inevitables e importantes inversiones para su puesta en funcionamiento, en condiciones de seguridad tanto para operaciones internacionales como nacionales.

El Proyecto de Ley que se presenta, responde por un lado a una necesidad que tiene el Uruguay de cumplir con las normas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) Anexo 14 "Aeródromos" del Convenio de Aviación Civil Internacional (Convención de Chicago de 1944), así como también con las LARs 153 y 154 "Diseño de Aeródromos" y concordantes y por otro se incorporaría un concepto moderno y utilizado a nivel mundial de "sistemas de aeropuertos" o "red de aeropuertos", que implica que un determinado número de aeropuertos dentro del territorio de un Estado funcionen bajo una estructura única de explotación y gestión, permitiendo racionalizar recursos y brindar oportunidades de desarrollo para zonas estratégicas.

Es una forma de organización en mercados de diverso tamaño, tanto sea en desarrollo avanzado como en los emergentes. A medida que las exigencias en las operaciones se vuelven más complejas es responsabilidad de los Estados cerciorarse de que dichas infraestructuras evoluciona y cumple con los requisitos, lo cual implica grandes inversiones donde los derechos aeroportuarios reflejen el costo del suministro de servicios que debe prestar.

Los aeropuertos pueden obtener ventajas significativas cuando operan bajo la modalidad de una red aeroportuaria. En estos casos los aeropuertos más pequeños pueden beneficiarse de un esquema de propiedad común, independientemente de si es pública o privada, que les permite acceder al subsidio cruzado que puede aportarles; más acceso a los mercados de capital; eficiencia en la gestión y administración; uso de

economías de escala y del alcance asociado a la red; compras al por mayor; comercialización compartida, entre otros.

Una red aeroportuaria significa que dos o más aeropuertos dentro de un Estado son explotados bajo una estructura única de gestión y control.

Un Aeropuerto operativo, además de generar empleo, es un facilitador del crecimiento del turismo, con impacto en varios sectores de la economía. A nivel mundial el transporte aéreo genera en forma directa e indirecta aproximadamente unos 62 millones de puestos de trabajo, 2.7 trillones de dólares de impacto económico, datos que indicarían que la explotación de los aeropuertos, bien podría ser un objetivo estratégico para el desarrollo del país en lo económico y social, el cual en algún momento deberá articular con los otros modos de transporte para constituir una operación de transporte multimodal.

Asimismo un aeropuerto tiene que ser autosustentable financieramente, de manera que no represente una carga económica para el Estado.

Existen razones estratégicas, técnicas y prácticas, que justifican que la explotación de un aeropuerto es un objetivo prioritario para el desarrollo del país, el cual requiere importantes inversiones económicas para su instalación, funcionamiento y mantenimiento continuo de sus instalaciones, de sus sistemas técnicos de comunicación, control y servicios, por lo que se justificaría promover el dictado de una ley que facilite este tipo de explotación y que no se constituya en una limitante, como podría serlo el plazo previsto por la Ley N°17.555 de fecha 18 de setiembre de 2002, que establece para el Aeropuerto de Carrasco que la "administración y explotación" y otros servicios, pueden darse en un plazo que no supere los 30 años.

Es necesario tener presente que la responsabilidad por la seguridad operacional y la seguridad de la aviación en la explotación de

aeropuertos, recae en última instancia en el Estado, quien para evitar riesgos y si se producen sucesos pueda mitigar sus efectos, debe cumplir con todas las exigencias requeridas por las normas, tanto en el diseño, el mantenimiento y los servicios que presta y/o controlar que estas se cumplan.

El Uruguay tiene instalaciones aeroportuarias que por su ubicación geográfica, requerimientos sociales, características estratégicas, podría ser oportuno mantenerlos en condiciones de funcionamiento de acuerdo a las normas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y además que puedan constituirse en un polo de atracción para el tráfico aéreo, otorgando posibilidades de desarrollo para otras zonas del País, sin que sea una carga económica importante para el Estado.

Estos Aeropuertos identificados, no brindan las condiciones necesarias, constituyendo una infraestructura edilicia desactualizada, sin explotación comercial significativa y subutilizada, los cuales según compromisos asumidos por el País, entre ellas la Declaración de Bogotá, para obtener la categoría de internacional los mismos deberían estar "Certificados" según las normas OACI en el año 2020.

Para ello el Estado debería realizar cuantiosas inversiones para su actualización, así como también proveer los servicios aeroportuarios actuando como explotador. La opción que se plantea es llevar a 50 años el plazo máximo de una concesión de Aeropuertos bajo la jurisdicción del Estado Uruguayo, facultando al Poder Ejecutivo a renovar, modificar, ampliar el objeto o prorrogar concesiones o contratos de concesión hasta el plazo máximo señalado, que operaria como el limite máximo y bajo un estricto control y evaluación de la explotación del aeropuerto, por lo que debe reservarse expresamente dicha facultad.

Por otra parte se prevé que las prórrogas de los plazos deberán tener una contrapartida, entre las cuales se encuentra la realización de inversiones

en obras y servicios en los Aeropuertos que integrarían la Red, incluyendo el mantenimiento y explotación de los servicios, pudiendo el Poder Ejecutivo incluir otro aeropuerto, si así se justifica

Las facultades previstas para el Poder Ejecutivo en el artículo 2º proyectado, de conferir concesiones o contratos de concesión, que se realizaran en el Marco del Proyecto que se propone, no es una innovación, dado que ya la realiza para los dos aeropuertos concesionados en la actualidad.

El referido artículo proyectado, modificaría el artículo 21 de la Ley Nº17.555 de fecha 18 de setiembre de 2002, a los efectos de incluir la inversión en otros aeropuertos, con la posible ampliación del plazo, renegociando con las contrapartidas de inversiones y servicios en los Aeropuertos que integren la Red.

El artículo 3º establece las condiciones mínimas que deben cumplir los aeropuertos de acuerdo al Anexo 14 "Diseño de Aeropuertos", a excepción del Aeropuerto Internacional de Carrasco y el de Laguna del Sauce, que ya funcionan con categorías superiores.

El artículo 4º refiere a condiciones de prestación de los servicios aeroportuarios, bajo los estándares exigidos por la Organización de Aviación Civil Internacional.

El artículo 5º declara aplicable a estos aeropuertos lo previsto en el artículo 2º y 3º de la Ley Nº16.246, de fecha 8 de abril de 1992, que refiere a la circulación de mercaderías las que estarán exentas de tributos y recargos aplicables a la importación o en ocasión de la misma.

El artículo 6º mandata al Poder Ejecutivo el estricto control y evaluación de las explotaciones, lo que deberá reglamentarse.

Finalmente un artículo final 7º de derogaciones a toda otra disposición que se contradiga con la presente ley

Sin otro particular, saluda a la señora Presidenta con la mayor consideración,

Dr. TABARÉ VÁZQUEZ
Presidente de la República
Período 2015 - 2020

PROYECTO DE LEY

Artículo 1º.- Créase la Red Nacional de Aeropuertos Internacionales para el Uruguay, declarando que la explotación de los servicios aeroportuarios es un objetivo prioritario para el desarrollo del país.

Se incluyen en la Red Nacional de Aeropuertos Internacionales, los siguientes:

1. Aeropuerto Internacional de Carrasco "Gral. Cesáreo L. Berisso" (SUMU),
2. Aeropuerto Internacional de Laguna del Sauce "C/C Carlos A. Curbelo" (SULS).
3. Aeropuerto Internacional de Rivera "Pte. Gral. (PAM) Oscar D. Gestido (SURV).
4. Aeropuerto Internacional de Salto "Nueva Hespérides" (SUSO).
5. Aeropuerto Internacional de Colonia "Laguna de los Patos" (SUCA).
6. Aeropuerto Internacional de Carmelo Balneario Zagarzazú" (SUCM).

El Poder Ejecutivo podrá incluir en la Red otros aeropuertos, cuando existan necesidades supervinientes que justifiquen incrementar la infraestructura aeroportuaria del País.

Artículo 2º.- Facúltese 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, a personas físicas o jurídicas, privadas o públicas, a sociedades constituidas en el País, por un plazo máximo de hasta 50 años.

Las prórrogas de los plazos que se otorguen, deberán tener como contrapartida, entre otras, la realización de inversiones en obras y servicios en los Aeropuertos que se determinan en el Artículo 1º, incluyendo el respectivo mantenimiento y explotación de los servicios aeroportuarios.

Artículo 3º.- Los mencionados aeropuertos cumplirán al menos los requisitos para operaciones de aeronaves critica AD 3B, sin

perjuicio de las exigencias particulares del Aeropuerto Internacional de Carrasco "Gral. Cesáreo L. Berisso" (SUMU) y del Aeropuerto Internacional de Laguna del Sauce "C/C Carlos Curbelo" (SULS)

Artículo 4º.- Los servicios concesionados deberán prestarse durante los 365 días del año, las 24 horas del día, si la demanda lo requiere, con los estándares exigidos por la normativa aplicable, especialmente según los métodos y normas recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 5º.- Sin perjuicio de lo dispuesto por el artículo 23 de la Ley Nº17.555 de fecha 18 de setiembre de 2002, declárense aplicables en lo pertinente a los Aeropuertos cuya explotación sean objeto de concesión conforme lo dispuesto por los artículos precedentes, el régimen de puerto libre establecido en los artículos 2º y 3º de la Ley Nº16.246 de fecha 8 de abril de 1992, debiendo la reglamentación establecer los límites territoriales respectivos en cada caso.

Artículo 6º.- Resérvese al Poder Ejecutivo el estricto control y evaluación de la explotación de los aeropuertos, lo que se reglamentará.

Artículo 7º.- Quedan derogadas todas las disposiciones que se opongan a la presente ley.

COMPARATIVO ENTRE EL PROYECTO DE LEY REMITIDO POR EL PODER EJECUTIVO Y EL PROYECTO DE LEY APROBADO POR LA COMISIÓN DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS DE LA CÁMARA DE SENADORES

PROYECTO DE LEY REMITIDO POR EL PODER EJECUTIVO DE FECHA 28 DE FEBRERO DE 2020	PROYECTO DE LEY SUSTITUTIVO APROBADO POR LA COMISIÓN DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS
Artículo 1°.- Créase la Red Nacional de Aeropuertos Internacionales para el Uruguay, declarando que la explotación de los servicios aeroportuarios es un objetivo prioritario para el desarrollo del país. Se incluyen en la Red Nacional de Aeropuertos Internacionales, los siguientes: 1. Aeropuerto Internacional de Carrasco "Gral. Cesáreo L. Berisso" (SUMU), 2. Aeropuerto Internacional de Laguna del Sauce "C/C Carlos A. Curbelo" (SULS). 3. Aeropuerto Internacional de Rivera "Pte. Gral. (PAM) Oscar D. Gestido (SURV). 4. Aeropuerto Internacional de Salto "Nueva Hespérides" (SUSO). 5. Aeropuerto Internacional de Colonia "Laguna de los Patos" (SUCA). 6. Aeropuerto Internacional de Carmelo Balneario Zagarzazú" (SUCM). 7. El Poder Ejecutivo podrá incluir en la Red otros aeropuertos, cuando existan necesidades supervinientes que justifiquen incrementar la infraestructura aeroportuaria del País.	**Artículo 1°.-** Créase **el Sistema** Nacional de Aeropuertos Internacionales para el Uruguay, declarando que la explotación de los servicios aeroportuarios es un objetivo prioritario para el desarrollo del país. El Poder Ejecutivo**, de acuerdo a lo establecido en el artículo 68 del Decreto-Ley N° 14.305, de 29 de noviembre de 1974, (Código Aeronáutico), determinará los aeropuertos que integrarán dicho sistema, pudiendo incorporar otros, cuando existan necesidades que lo justifiquen.**
Artículo 2°.- Facúltese 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, a personas físicas o jurídicas, privadas o públicas, a sociedades constituidas en el país, por un plazo máximo de hasta 50 años. Las prórrogas de los plazos que se otorguen, deberán tener como contrapartida, entre otras, la realización de inversiones en obras y servicios en los Aeropuertos que se determinan en el Artículo 1°, incluyendo el respectivo	**Artículo 2°.-** 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, a personas físicas o jurídicas, públicas o privadas , por un plazo máximo de hasta 50 años. **Los derechos que se otorguen, precedentemente referidos**, deberán tener como contrapartida, entre otras, la realización de inversiones en equipamiento, obras y servicios en los Aeropuertos que se determinan **como parte del Sistema**, incluyendo el respectivo mantenimiento y

PROYECTO DE LEY REMITIDO POR EL PODER EJECUTIVO DE FECHA 28 DE FEBRERO DE 2020	PROYECTO DE LEY SUSTITUTIVO APROBADO POR LA COMISIÓN DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS
mantenimiento y explotación de los servicios aeroportuarios	explotación de los servicios aeroportuarios**, así como la implementación de medidas tendientes a mejorar la conectividad en vuelos de cabotaje y servicios internacionales de dichos Aeropuertos con el exterior.**
Artículo 3°.- Los mencionados aeropuertos cumplirán al menos los requisitos para operaciones de aeronaves critica AD 3B, sin perjuicio de las exigencias particulares del Aeropuerto Internacional de Carrasco "Gral. Cesáreo L. Berisso" (SUMU) y del Aeropuerto Internacional de Laguna del Sauce "C/C Carlos Curbelo" (SULS)	**Artículo 3º.-** Los Aeropuertos cumplirán al menos, los requisitos para operación de aeronave crítica AD 3B **(Anexo 14 de la Organización de Aviación Civil Internacional OACI)**, sin perjuicio de las exigencias particulares del Aeropuerto Internacional de Carrasco "Gral. Cesáreo L. Berisso" (SUMU) y del Aeropuerto Internacional de Laguna ·del Sauce "C/C Carlos Curbelo" (SULS). -
Artículo 4°.- Los servicios concesionados deberán prestarse durante los 365 días del año, las 24 horas del día, si la demanda lo requiere, con los estándares exigidos por la normativa aplicable, especialmente según los métodos y normas recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional.	**Artículo 4º.-** Los servicios concesionados deberán prestarse durante los 365 días del año, las 24 horas del día·, si la demanda lo requiere, con los estándares **de certificación** exigidos por la normativa aplicable, especialmente los métodos y normas recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional.
Artículo 5°.- Sin perjuicio de lo dispuesto por el artículo 23 de la Ley Nº 17.555, de fecha 18 de setiembre de 2002, declárense aplicables en lo pertinente a los Aeropuertos cuya explotación sean objeto de concesión conforme lo dispuesto por los artículos precedentes, el régimen de puerto libre establecido en los artículos 2° y 3° de la Ley Nº 16.246, de fecha 8 de abril de 1992, debiendo la reglamentación establecer los límites territoriales respectivos en cada caso	**Artículo 5°.-** Sin perjuicio de lo dispuesto por el artículo 23 de la Ley Nº 17.555, de fecha 18 de siembre de 2002, declárense aplicables en lo pertinente a los Aeropuertos cuya explotación, sean objeto de concesión conforme lo dispuesto por los artículos precedentes, el régimen de puerto libre establecido en los artículos 2° y 3°de la Ley N° 16.246, de fecha 8 de abril de 1992, debiendo la reglamentación, establecer los límites territoriales respectivos en cada caso.-
Artículo 6°.- Resérvese al Poder Ejecutivo el estricto control y evaluación de la explotación de los aeropuertos, lo que se reglamentará	**Artículo 6º.- El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley asegurando el estricto control y evaluación de la explotación de los aeropuertos.**
Artículo 7°.- Quedan derogadas todas las disposiciones que se opongan a la presente ley.	**Artículo 7°.-** Quedan derogadas todas las disposiciones que se opongan a la presente ley. -

Disposiciones Citadas

Decreto - Ley N° 14.305, de 29 de noviembre de 1974

CÓDIGO AERONAUTICO

TÍTULO V - INFRAESTRUCTURA

CAPÍTULO II - AERODROMOS Y AEROPUERTOS

Artículo 68. - (Aeropuertos internacionales).- Los aeropuertos destinados a las operaciones aeronáuticas de carácter internacional deberán ser declarados tales por el Poder Ejecutivo y funcionar de acuerdo con las normas internacionales en la materia y la reglamentación que se dicte.

Decreto Ley N° 15637, 28 de setiembre de 1984

Artículo 1º. El Poder Ejecutivo podrá otorgar concesiones para la construcción, conservación y explotación de obras públicas a personas físicas o jurídicas, privadas o públicas, a sociedades de economía mixta, habilitando al concesionario a percibir tarifas de los usuarios de la obra, de conformidad con las disposiciones de la presente ley.

Artículo 2º. Mediando razones de interés público debidamente fundadas, la Autoridad Concedente podrá subvencionar la concesión de obras públicas. En estos casos, las condiciones de otorgamiento de la subvención podrán ser ajustadas cuando la rentabilidad de la concesión resulte superior a la prevista.

Artículo 3º. La concesión de obras públicas deberá ajustarse a las siguientes bases:

A. Se acordará por un plazo determinado.
B. Los servicios se cumplirán con continuidad, regularidad y eficiencia.
C. La fijación de las tarifas quedará reservada exclusivamente a la Autoridad Concedente, que podrá hacerlo por iniciativa propia o a propuesta del concesionario si ésta se considerara fundada.
D. La concesión estará sujeta, en todos los casos, al contralor y fiscalización de la Autoridad Concedente.
E. Los servicios anexos o complementarios cuya explotación corresponda al concesionario serán establecidos, en cada caso, en forma expresa.
F. El acto administrativo que otorga la concesión será publicado en el Diario Oficial, así como el contrato respectivo. Artículo 4 Declárase de utilidad pública la expropiación de todos los bienes requeridos para la realización y explotación de las obras comprendidas en la presente ley, incluyendo los accesos y las áreas de servicio necesarias a tales fines.

Dichos bienes también estarán sujetos a servidumbre, en su caso.

Artículo 5º. El concesionario deberá cumplir y hacer cumplir las normas y reglamentaciones sobre conservación, uso y policía de las obras concedidas, en la forma que establezcan las disposiciones aplicables.

Artículo 6º. El Poder Ejecutivo podrá otorgar a los concesionarios de obras públicas, total o parcialmente, las siguientes franquicias fiscales en la forma, condiciones y plazos que en cada caso se establezca:

A) Exoneración de todo tributo que grave las rentas de la empresa, siempre que provengan de la parte de giro afectada a la concesión.
B) Exoneración del Impuesto al Valor Agregado y de todo impuesto a la circulación de bienes que grave las operaciones, incluidas las importaciones que tengan aplicación directa a la obra o servicio objeto de la concesión.

C) Exoneración de tributos a las importaciones, recargos, Impuesto Aduanero Unico, Tasas Consulares y Tasa de Movilización de Bultos, relacionados con la parte de bienes a incorporar o a utilizar en la obra pública o destinados al cumplimiento del servicio.
D) Exoneración de contribuciones patronales de Seguridad Social, en la parte correspondiente a la mano de obra utilizada en la construcción de la obra o prestación de los servicios.
E) Exoneración del Impuesto al Patrimonio que grave la parte de bienes afectados a la concesión de la obra.
F) Exoneración de tasas y precios portuarios relacionados con la parte de los bienes destinados a ser incorporados o utilizados en la obra pública o en el cumplimiento del servicio.
G) Exoneración de todo tributo, ya sean tasas, impuestos o contribuciones, no enunciados precedentemente.

Artículo 7º. Las disposiciones de la presente ley regirán, en lo pertinente, para las concesiones de obras públicas municipales.

Ley N° 16.246, de 8 de abril de 1992

Ley de Puertos

DE LA CIRCULACION DE MERCADERIAS

Artículo 2 La circulación de mercaderías en el Puerto de Montevideo será libre. No se exigirán para ello autorizaciones ni trámites formales. Las actividades que se cumplan en dicho puerto no significarán modificaciones de la naturaleza del producto o mercaderías y quedarán limitadas a operaciones de depósito, reenvasado, remarcado, clasificado, agrupado y desagrupado, consolidado y desconsolidado, manipuleo y fraccionamiento. El destino de las mercaderías que ingresen al puerto podrá ser cambiado libremente. No estarán sujetos en ningún caso a restricciones, limitaciones, permisos o denuncias previas.

Artículo 3 Durante su permanencia en el recinto aduanero portuario, las mercaderías estarán exentas de todos los tributos y recargos aplicables a la importación o en ocasión de la misma.

Cuando fueran introducidas desde el Puerto de Montevideo al territorio aduanero nacional, se considerarán importaciones o despachos de entrada procedentes del exterior a todos los efectos y deberán cumplir los trámites y pagos que correspondan.

Las mercaderías nacionales o nacionalizadas para ser introducidas al Puerto de Montevideo, deberán ajustarse a las normas que rigen para la exportación o para el despacho de salida del país.

Ley N° 17.555, de 18 de setiembre de 2002

Artículo 21. (Aeropuerto Internacional de Carrasco).- Autorízase al Poder Ejecutivo a contratar directamente con la Corporación Nacional para el Desarrollo, en el ámbito de sus cometidos establecidos en el artículo 11 de la Ley Nº 15.785, de 4 de diciembre de 1985, para que ésta constituya una sociedad anónima abierta (artículo 247 de la Ley Nº 16.060, de 4 de setiembre de 1989), que tendrá como objeto realizar la administración, explotación y operación, construcción y mantenimiento del Aeropuerto Internacional de Carrasco "General Cesáreo L. Berisso", en lo que refiere a las actividades aeroportuarias y no aeroportuarias, incluyendo actividades comerciales -comprendiendo el régimen de tiendas de venta libre de impuestos (tax free shops)- y de servicios que complementen dicha actividad aeroportuaria, en un plazo que no superará los 30 (treinta) años.

Quedan expresamente excluidos de esta autorización los servicios de tierra que se presten a las aeronaves y todos los servicios de seguridad, en especial aquéllos relativos a los controles aéreos, de aduana, migración, meteorología, bomberos, sanitarios y de policía en la actividad aeroportuaria.

Artículo 23 .(Puerto Libre).- Declárase aplicable al Aeropuerto Internacional de Carrasco "General Cesáreo L. Berisso", en lo pertinente, el régimen de puerto libre establecido en los artículos 2º y 3º de la Ley Nº 16.246, de 8 de abril de 1992, debiendo la reglamentación establecer los límites territoriales respectivos.