



REPÚBLICA ORIENTAL  
DEL URUGUAY



Cámara de Representantes

Secretaría

**COMISIÓN DE TRANSPORTE,  
COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS**

ANEXO II AL  
REPARTIDO N° 179  
NOVIEMBRE DE 2020

CARPETA N° 496 DE 2020

**SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS INTERNACIONALES**

Creación

Informe

*XLIX Legislatura*

COMISIÓN DE TRANSPORTE,  
COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS

---

I N F O R M E

---

Señores Representantes:

Pongo en conocimiento del Cuerpo el informe de la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas relativo al proyecto de ley aprobado en la Cámara de Senadores por el cual se crea el "Sistema Nacional de Aeropuertos Internacionales".

¿Por qué un sistema nacional de Aeropuertos? Esta forma de explotación implica el financiamiento de aquellos aeropuertos, que por su escasa operación no son sustentables económicamente, por aquellos que sí lo son.

¿Cuál es el fundamento o legitimidad de estos subsidios cruzados? La sustentabilidad de los aeropuertos depende que haya otros que permitan el tráfico con las distintas zonas del país. En el caso propuesto se pretende incentivar la conectividad aérea entre las distintas zonas del interior entre sí y con Montevideo y Punta del Este. Ello crea sinergias que en definitiva mejoran el rendimiento de todos los aeropuertos.

La experiencia ha demostrado que a medida que se desarrollan los aeropuertos en cualquiera zona que sea, sus áreas circundantes también lo hacen, de modo que todos los aeropuertos que integren el Sistema se beneficiarían del incremento del tráfico, siendo que cada aeropuerto del interior por sí sólo no tiene la posibilidad de desarrollarse en forma aislada por el escaso movimiento de pasajeros y carga.

Ese impulso al desarrollo que pretende darse a través de la promoción del transporte aéreo permitirá que productos perecederos de exportación puedan tener un acceso más rápido al destino con el consiguiente beneficio para los exportadores locales del interior propendiendo a la descentralización respecto de Montevideo.

Para el estudio y asesoramiento del mencionado proyecto la Comisión de Transporte de la Cámara de Representantes recibió a más de 10 delegaciones de los distintos sectores de la Aviación Civil, quienes brindaron un panorama amplio cuyas recomendaciones e inquietudes nos han permitido agregar artículos al proyecto remitido por el Senado, en beneficio de los mismos.

El proyecto tiene dos finalidades fundamentales derivadas de la fundamentación expresada, el primero de ellos se expresa en el primer artículo, que es la creación del Sistema Nacional de Aeropuertos internacionales; la segunda finalidad que se enmarca en el resto del articulado que es establecer las condiciones mínimas que deberán cumplir los aeropuertos integrantes del Sistema y el régimen de funcionamiento de dicho sistema, de acuerdo a las normas nacionales e internacionales, en particular las recomendaciones de OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) que se incorporen al ordenamiento jurídico internacional.

El marco normativo hoy propuesto y elevado a su consideración, en su segundo artículo, autoriza al Poder Ejecutivo a determinar cuáles aeropuertos integrarán el Sistema y las exigencias de inversión, seguridad, facilitación y no discriminación que habrán de cumplir quienes deseen integrarse al Sistema de Aeropuertos Internacionales, respetando todo aquello que por su naturaleza esté reservado al Estado colaborando con él y permitiendo a las distintas reparticiones del mismo realizar sus cometidos con comodidad en espacios adecuados, artículo 68 del Código Aeronáutico.

El artículo tercero refiere a los requisitos mínimos que deben tener los aeropuertos para operación de aeronaves críticas entre AD 2B y AD 3B; se agrega al texto anterior las aeronaves AD 2B, teniendo como requisito mínimo de pista el aeropuerto entre 800 y 1600 metros.

En el artículo cuatro 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.

El artículo quinto refiere a la calidad de puerto libre de los aeropuertos, aplicándose la normativa existente en la Ley de Puertos, de trascendental importancia en lo relativo al manejo y acopio de mercaderías en dichos límites.

La inversión privada se realizará a través de contratos de concesión de obra pública, según lo dispuesto en la Ley N° 15.637, cuyo plazo no podrá exceder de 50 años sin perjuicio de las facultades de la Administración de contralor y rescate en caso de incumplimiento.

El sexto artículo refiere a un beneficio que se otorgará a la aviación civil quedando excluida de cualquier pago adicional a los ya abonados por concepto de Precio Global Único en relación a los servicios ya cubiertos en el precio. Siendo esto aplicable a los aeropuertos incluidos en el Sistema Nacional de Aeropuertos Internacionales exceptuando a los aeropuertos de Carrasco y Laguna del Sauce.

En el séptimo artículo se expone la situación de los operadores nacionales que no deseen hacer uso de los servicios aeroportuarios no comprendidos en el precio global único, debiendo ser considerados por el Poder Ejecutivo en la reglamentación de la presente ley en el régimen tarifario de los aeropuertos incluidos en el Sistema Nacional de Aeropuertos Internacionales.

El octavo artículo dispone que los aeropuertos o aeródromos que no integran el sistema que crea la ley no pierdan la categorización que ostente de aeropuerto internacional a demanda. Quedando expresamente excluido el Aeropuerto "Ángel S. Adami", este no integrará el Sistema Nacional de Aeropuertos Internacionales, sin perjuicio de lo cual, mantendrá los servicios aéreos internacionales permanentes que actualmente opera.

Sala de la Comisión, 17 de noviembre de 2020

ANDRÉS ABT  
MIEMBRO INFORMANTE  
BENJAMÍN IRAZÁBAL  
MARTÍN TIERNO  
CARLOS VARELA NESTIER

RODRIGO ALBERNAZ, discorde por los siguientes fundamentos: Se deja constancia del voto disorde con el artículo 2°, en el cual no compartimos los plazos establecidos ni la eventual prórroga de las concesiones vigentes.

IVÁN POSADA. Amparado en el inciso segundo del artículo 132 del Reglamento de la Cámara de Representantes, dejo constancia de la notoria inconveniencia que significa para nuestra República la aprobación del proyecto de ley que antecede.

Este proyecto de ley fue presentado al Poder Legislativo por el anterior Poder Ejecutivo, con la firma del entonces Presidente de la República Dr. Tabaré Vázquez en acuerdo con los Ministros de Transporte y Obras Públicas Sr. Víctor Rossi, de Economía y Finanzas Cr. Danilo Astori y de Defensa Nacional Dr. José Bayardi, el 28 de febrero del corriente año.

Con algunas modificaciones fue aprobado por la Cámara de Senadores el 15 de julio del corriente año, en virtud del acuerdo con el proyecto manifestado por Sr. Ministro de Transporte y Obras Públicas Sr. Luis Alberto Heber y el Ministro de Defensa Nacional Dr. Javier García.

Desde nuestro la inconveniencia del proyecto se sustenta especialmente en el artículo segundo del proyecto de ley, inciso primero, por cuanto se faculta 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 únicos aeropuertos cuya concesión de explotación es rentable son el Aeropuerto Internacional de Carrasco y el Aeropuerto Internacional de Laguna del Sauce que ya están concesionados al mismo operador. En consecuencia, el inciso primero del artículo segundo tiene nombre y apellido, y es el del actual concesionario, que estará en condiciones de hacerse cargo de los aeropuertos internacionales del interior de nuestro país que formarían parte del Sistema Nacional que se crea en el artículo primero del proyecto, siempre y cuando se le prorrogue las concesiones de Carrasco y Laguna del Sauce.

De hecho, el actual concesionario lo expresa en nota fechada el 20 de marzo de 2019 dirigida al entonces Ministro Interino de Defensa Nacional Sr. Daniel Montiel Méndez, luego de detallar y cuantificar las inversiones que serían necesarias en los “cuatro aeropuertos con posibilidades de desarrollo, especialmente para el turismo...” “Aeropuerto Internacional de Rivera, Aeropuerto Internacional de Salto, Aeropuerto Internacional de Colonia y/o Aeropuerto de Carmelo”, expresa que: “Luego de analizadas las mencionadas inversiones, que comprende infraestructura de pistas y terminal, así como navegación/comunicaciones Puerta del Sur S.A. podría financiarlas, si se extendiera el plazo de la actual concesión que permita mantener la ecuación económica-financiera actual. (retorno anual de la inversión  $\geq$ TIR 14%)”.

En consecuencia, se estaría de hecho ante la gestación de un monopolio privado que comprendería a todos los aeropuertos internacionales que despiertan algún tipo de interés su desarrollo para el turismo.

En su presentación ante la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas, las Asociaciones Aeronáuticas Unidas, en representación del Sector Aeronáutico Civil del Uruguay manifestó su apoyo a la creación de un Sistema Nacional de Aeropuertos Internacionales, pero su oposición al artículo segundo del proyecto, por los fundamentos que daremos lectura en sala.

La urgencia en presentar este informe para que el proyecto se considere en la sesión de Cámara de Diputados del día de mañana, me impide extenderme en otras consideraciones que haré oportunamente en sala, a efectos de fundamentar la inconveniencia que las prórrogas de las concesiones vigentes (ambas vencen en 2033) como única posibilidad del desarrollo de un sistema de aeropuertos internacionales.

---

## PROYECTO DE LEY

---

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. En caso de prórroga de concesiones o contratos de concesión vigentes el plazo de estas no podrá superar los 50 años desde el inicio del contrato original.

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 3°.- Los Aeropuertos cumplirán al menos, los requisitos para operación de aeronaves críticas entre AD 2B y 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 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 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 N° 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 6°.- En los Aeropuertos incluidos en el Sistema Nacional de Aeropuertos Internacionales, excepto los Aeropuertos de Carrasco (MVD) y Laguna del Sauce (PDP), las aeronaves de nacionalidad uruguaya no serán sujetos pasivos de tributos, precios o gravámenes de cualquier tipo, adicionales a los ya abonados por concepto de Precio Global Único en relación a los servicios cubiertos actualmente por dicho precio.

Quedan expresamente comprendidas en el Precio Global Único, todas las actividades necesarias para realizar y completar el aterrizaje, estacionamiento o estadía y despegue de aeronaves en los aeropuertos del Sistema, excepto MVD y PDP;

manteniéndose para vuelos internacionales de aeronaves nacionales no comerciales los precios que se fijen por la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, para aeropuertos no concesionados.

Artículo 7°.- El Poder Ejecutivo, en la reglamentación de la presente ley, deberá considerar en el régimen tarifario de los Aeropuertos incluidos en el Sistema Nacional de Aeropuertos Internacionales, excluidos los Aeropuertos de Carrasco (MVD) y Laguna del Sauce (PDP), la situación de aquellos operadores nacionales que no deseen hacer uso de servicios aeroportuarios no comprendidos en el Precio Global Unico.

Se considerará expresamente la exoneración tarifaria de aquellas operaciones aéreas especiales o de emergencia que se efectúen en los aeropuertos concesionados.

Artículo 8°.- Dispónese que aquellos aeropuertos o aeródromos que no integren el Sistema creado por la presente ley, no pierdan la categorización actual que ostenten de aeropuerto internacional a demanda.

Establécese que el Aeropuerto "Ángel S. Adami" (SUAA), no integrará el Sistema Nacional de Aeropuertos Internacionales, sin perjuicio de lo cual, mantendrá los servicios aéreos internacionales permanentes que actualmente opera.

Artículo 9°.- El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley asegurando el estricto control y evaluación de la explotación de los aeropuertos.

Artículo 10.- Quedan derogadas todas las disposiciones que se opongan a la presente ley.

Sala de la Comisión, 17 de noviembre de 2020

ANDRÉS ABT  
MIEMBRO INFORMANTE  
BENJAMÍN IRAZÁBAL  
MARTÍN TIerno  
CARLOS VARELA NESTIER  
RODRIGO ALBERNAZ PEREIRA, discorde

≠