



REPÚBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY

MINISTERIO
DE TRANSPORTE
Y OBRAS PÚBLICAS

SECRETARÍA

10/739

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS
MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
MINISTERIO DE TURISMO Y DEPORTE
MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS
MINISTERIO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINERÍA

Montevideo, 02 JUN. 2009

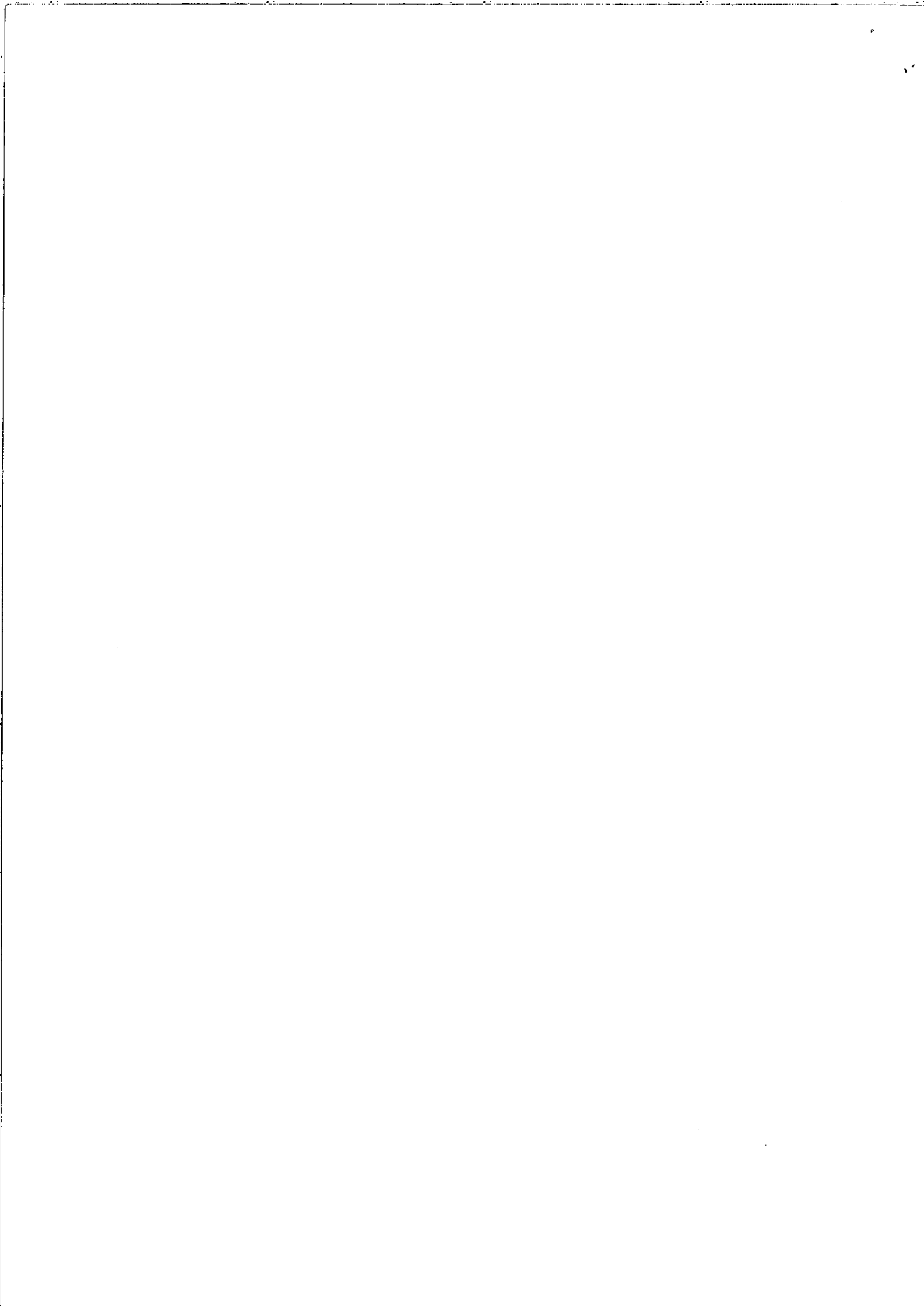
SEÑOR PRESIDENTE DE LA ASAMBLEA GENERAL

Don Rodolfo Nin Novoa

El Poder Ejecutivo tiene el honor de dirigirse a ese Alto Cuerpo a fin de remitir, para su consideración el presente Proyecto de Ley que se relaciona con la autorización al Poder Ejecutivo facultando la inversión privada en el Aeropuerto Internacional Don OSCAR D. GESTIDO en el Departamento de RIVERA.

El Poder Ejecutivo saluda a ese cuerpo con su mayor consideración.

Dr. TABARE VAZQUEZ
Presidente de la República





REPÚBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY

MINISTERIO
DE TRANSPORTE
Y OBRAS PÚBLICAS

SECRETARÍA

EXPOSICION DE MOTIVOS

El presente Proyecto de Ley se relaciona con el posicionamiento de la infraestructura aeroportuaria del Estado Uruguayo como una herramienta para el desarrollo económico y social, mediante la inserción en el mercado regional de ciertos aeropuertos que se encuentran estratégicamente ubicados, para lo cual es necesario otorgar al Poder Ejecutivo autorización para que a través de la Corporación Nacional para el Desarrollo dentro de los cometidos establecidos en el Capítulo II, Artículo 11 de la Ley 15.785, constituya una sociedad anónima abierta con el objeto de realizar la administración, explotación y operación, construcción y mantenimiento del Aeropuerto Internacional Pde. Gral. PAM Don Oscar D. Gestido, ubicado en la ciudad de Rivera.

En Uruguay los aeropuertos de categoría internacional, excepto Carrasco y Laguna del Sauce, presentan diferentes problemática de acuerdo a las exigencias internacionales y recomendaciones dictadas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

La categorización de "internacional" implica prestar todos los servicios atinentes a la misma: Migración, Policía Aérea, Aduana, Sanitarios, Extinción de Incendios con equipo y personal adecuado, así como también los servicios de navegación internacional, normas de seguridad, entre otras. En igual sentido y en forma coordinada y complementaria poseer la infraestructura aeroportuaria de pista, área de movimiento y edificación necesaria. Si están declarados como tales deben cumplir con las normas internacionales establecidas, fundamentalmente en el Anexo 14 – AERODROMOS de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y demás normas concordantes.

Dentro de los objetivos de la Organización de Aviación Civil Internacional, de la cual Uruguay es parte, se encuentran entre otros, aquellos que hacen posible el cumplimiento de los principios fundamentales de la aviación, tales como velar por el desarrollo de los principios y técnicas de la navegación aérea internacional, tendientes a lograr un desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo,

promover la seguridad de vuelo en la navegación aérea internacional, para satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo, respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico, teniendo facultades para investigar toda situación que pueda presentar un riesgo para la navegación aérea internacional.

Por una parte los aeropuertos existentes en los diferentes Departamentos del País que han sido declarados internacionales por vía de Decreto o Resolución, no dan cumplimiento a las normas que se establecen en los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, ratificado por Uruguay. Tales normas implican obligaciones para el País en materia de seguridad operacional y seguridad en la aviación civil (actos de interferencia ilícita de aeronaves, terrorismo y narcotráfico fundamentalmente).

Por otra parte no reúnen las condiciones de infraestructura necesaria para operaciones transporte aerocomercial, con los servicios apropiados para las operaciones que comprende el movimiento de aeronaves, pasajeros y carga fundamentalmente, impidiendo de esta forma el desarrollo de otros mercados que no sean en la capital del País (Montevideo) y Punta del Este en el Departamento de Maldonado.

En consecuencia el Estado Uruguayo se enfrenta al deber de poner en condiciones los aeropuertos declarados como de categoría internacional, con la consiguiente inversión a efectos de subsanar las carencias que estos tienen o de lo contrario despojar a los mismos de la categoría de internacional, cerrándolos al tráfico internacional.

De tener que tomar esta determinación traería consecuencias negativas para el desarrollo del turismo y de las comunicaciones, fundamentalmente en algunos puntos del país, especialmente en Rivera, ciudad en cuyo aeropuerto ha operado una empresa de bandera Brasileña. Por otra parte, en Reunión de Consulta entre Autoridades Aeronáuticas de la República Federativa del Brasil y de la República Oriental del Uruguay, celebrada en setiembre de 2008, se acordó "dotar al Aeropuerto Internacional de Rivera de los servicios para atender el ingreso



REPÚBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY

MINISTERIO
DE TRANSPORTE
Y OBRAS PÚBLICAS

SECRETARÍA

y partida de pasajeros, correo y carga en el territorio de ambas partes” para lo cual debe acondicionarse el mismo.

Las inversiones que correspondería efectuar, que comprenden la infraestructura aeroportuaria, la terminal de pasajeros, pista, los sistemas electrónicos de protección al vuelo y ayudas a la navegación aérea, los sistemas de seguridad para el control de pasajeros y eventualmente de cargas y los servicios de apoyo.

Estas inversiones o bien las realiza el Estado directamente o busca mecanismos que permitan la inversión de privados, concediendo la gestión del aeropuertos, salvo –obviamente- las actividades esenciales del Estado (operación de los sistemas de navegación, policía aérea, aduana, migraciones, control sanitario y fitosanitario, bomberos, etc.), que en este caso se prevé sea un Operador Aeroportuario por sí mismo o realizar la gestión integral contratando un Operador que debe reunir los requisitos necesarios para asegurar el cumplimiento de los estándares de seguridad, calidad e eficiencia en la prestación de los servicios.

Con el Proyecto de Ley se pretende tener la posibilidad de aplicar en el Aeropuerto Internacional Pdte. Gral. PAM Don Oscar D. Gestido, ubicado en la ciudad de Rivera, la alternativa que se utilizó para el Aeropuerto Internacional de Carrasco. De esa forma el Estado estaría dándole una solución al problema, resolviendo las carencias de infraestructura aeronáutica y brindando posibilidades de desarrollo a zonas turísticas y productivas del País, como asimismo mantener la categoría de internacional a un aeropuerto ubicado estratégicamente.

Para desarrollar este camino, en forma previa se requiere de una Ley que habilite la concesión de la gestión a privados.

Otro punto importante es la necesidad de dotar al aeropuerto de negocios complementarios que permitan la existencia de un retorno a las inversiones, que sea atractivo para los potenciales inversores, dado que se trata, en este caso y en este momento de un aeropuerto sin tráfico comercial relevante, con expectativas y posibilidades de desarrollo futuro.

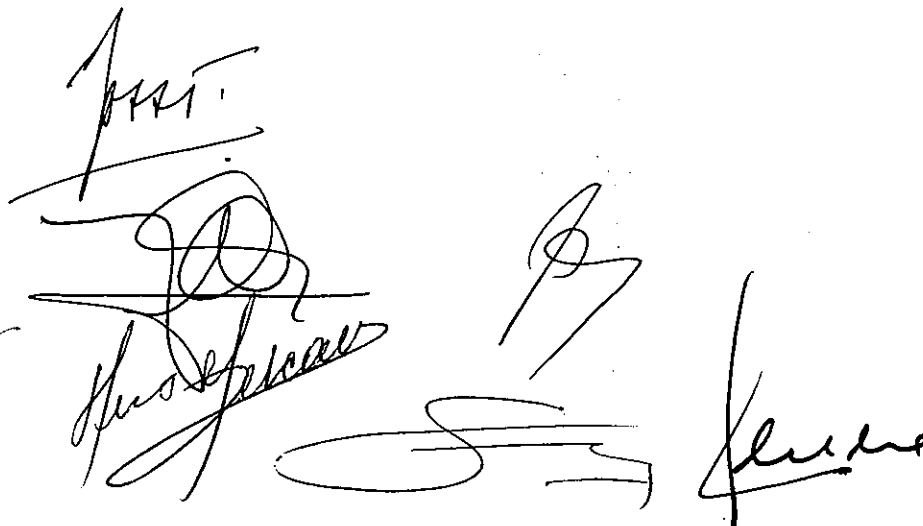
A nivel universal y en las condiciones actuales de operaciones aéreas, los aeropuertos no se solventan solamente con tasas aeroportuarias que pagan las aerolíneas y los pasajeros. Dados los nuevos requerimientos y los nuevos costos, los aeropuertos también se solventan en muchos casos en un 50%, con ingresos comerciales, de actividades conexas y complementarias, entre ellas el caso del puerto libre, el que por otra parte, es apto para fomentar polos de desarrollo.

El mecanismo que se propone en esta norma es similar al procedimiento que se siguió en el Aeropuerto Internacional de Carrasco que fue definido por la ley 17.555 en sus Artículos 21 a 23, por medio de una sociedad constituida por la Corporación Nacional para el Desarrollo de la que posteriormente se subastan las acciones, a través de una de las bolsas de valores legalmente constituidas y autorizadas por el Banco Central del Uruguay.

Las acciones deberán ser nominativas y su transferencia o emisión de nuevas solo puede efectuarse con la previa aprobación del Poder Ejecutivo.

Asimismo en el articulado propuesto el Estado se reserva los servicios de protección al vuelo, policía aeronáutica, los servicios de aduana, migraciones, control sanitario (humano, animal y vegetal), servicios de extinción de incendios (Bomberos).

Esto no implica necesariamente que el Estado deba efectuar las inversiones para los equipos e instalaciones necesarias para estos servicios. Vía reglamentaria es posible definir que los equipos de ayudas a la navegación aérea, los equipos de seguridad y los carros de bomberos, sean provistos y solventados también en el costo de mantenimiento por los concesionarios, pero ser utilizados y ejecutados los servicios que corresponda por el Estado.

The bottom of the page contains several handwritten signatures and initials. On the left, there is a signature that appears to be 'J. P. ...'. Below it is a large, stylized signature that is difficult to decipher. To the right of this is another signature, possibly 'P. ...'. Further right is a signature that looks like 'L. ...'. At the bottom center, there are some horizontal lines and a signature that is partially obscured.



REPÚBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY

MINISTERIO
DE TRANSPORTE
Y SERVICIOS PÚBLICOS

SECRETARÍA

PROYECTO DE LEY

Artículo 1º. Declárase que una política nacional de aeropuertos constituye una herramienta esencial para el desarrollo económico y social del País, en el marco de una necesaria inserción competitiva en los mercados regionales e internacionales.

Artículo 2º. Autorízase al Poder Ejecutivo a contratar directamente con la Corporación Nacional para el Desarrollo, en el ámbito de sus cometidos, para que constituya una sociedad anónima abierta (Artículo 247 de la Ley 16.060 de 4 de setiembre de 1989), que tendrá como objeto realizar la administración, explotación y operación, construcción y mantenimiento del Aeropuerto Internacional, Presidente General Don Oscar D. Gestido (Rivera) 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 dichas actividades aeroportuarias, en un plazo que no superara los treinta (30) años, en las condiciones establecidas en la presente ley y en la reglamentación de la misma que deberá dictar el Poder Ejecutivo.

Artículo 3º. Quedan expresamente excluidos de esta autorización los servicios de seguridad en especial aquellos relativos a los controles aéreos, de aduana, migración, meteorología, bomberos, sanitarios y de policía en la actividad aeroportuaria.

Artículo 4º. La sociedad anónima que al efecto constituya la Corporación Nacional para el Desarrollo podrá subastar sus acciones, a través de una de las bolsas de valores legalmente constituidas a operar como tales por el Banco Central del

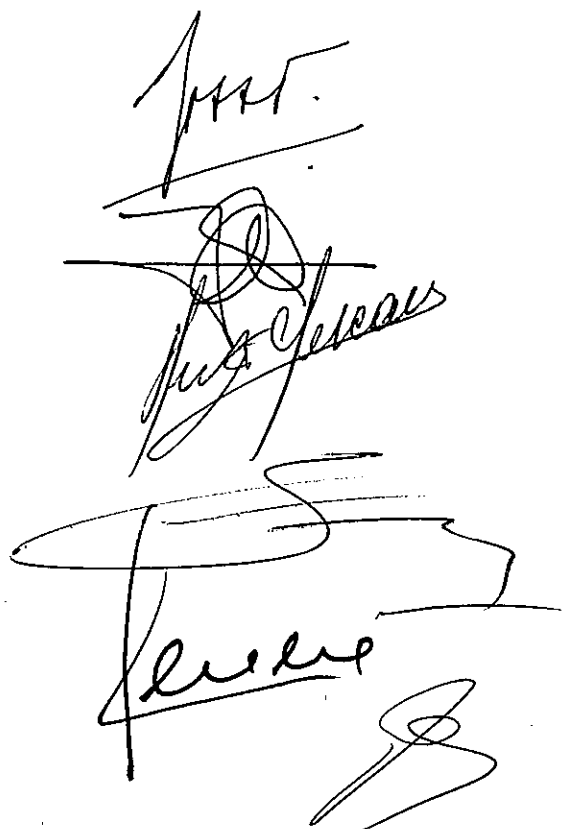
Uruguay, bajo las reglas generales de las mismas y las particulares que se establecen en esta ley y en su reglamentación.

Artículo 5°. Las acciones deberán ser nominativas. La transferencia de las mismas o la emisión de nuevas acciones, solo podrá efectuarse con la previa aprobación del Poder Ejecutivo.

Artículo 6°. El adjudicatario deberá ser un Operador Aeroportuario o efectuar su Gestión Integral contratando un Operador Aeroportuario, que reúna los requisitos necesarios para asegurar el cumplimiento de los estándares de seguridad, calidad y eficiencia en la prestación de los servicios, según lo establezca la reglamentación. Estas condiciones deberán mantenerse durante toda la vigencia del contrato.

Artículo 7°. Declárase aplicable al Aeropuerto mencionado en el Artículo 2°, en lo pertinente el régimen de puerto libre establecido en los Artículos 2 y 3 de la Ley 16.246 del 8 de abril de 1992, debiendo la reglamentación establecer los límites territoriales respectivos.

Artículo 8°. El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley en un plazo no mayor a ciento veinte (120) días corridos a partir de la promulgación de ésta.



Handwritten signatures and initials, including the word 'Just.' at the top, and several illegible signatures below it.