



**XLIX Legislatura**

**DEPARTAMENTO  
PROCESADORA DE DOCUMENTOS**

**Nº 579 de 2021**

---

---

S/C

Comisión de  
Defensa Nacional

---

---

**DELEGACIÓN DE LA ASOCIACIÓN DE CONTROLADORES DE  
TRÁNSITO AÉREO DEL URUGUAY (ACTAU)**

Versión taquigráfica de la reunión realizada  
el día 11 de agosto de 2021

(Sin corregir)

**Preside:** Señora Representante Nazmi Camargo Bulmini.

**Miembros:** Señores Representantes Gabriel Gianoli, Gerardo Núñez Fallabrino, Carlos Rodríguez Gálvez y Gustavo Zubía.

**Asiste:** Señor Representante Sebastián Cal.

**Invitados:** Delegación de la Comisión Directiva de ACTAU, integrada por los señores Pablo Paseyro, Presidente; José Borderre, Vicepresidente; Mario Libran y Julio Pedemonte, asesores.

**Secretario:** Señor Roberto Juri.

══════||══════

**SEÑORA PRESIDENTE (Nazmi Camargo).**- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión de Defensa Nacional tiene el agrado de recibir a la comisión directiva de la Asociación de Controladores de Tránsito Aéreo del Uruguay -ACTAU-, integrada por el señor Pablo Paseyro, presidente; señor José Borderre, vicepresidente; señor Mario Libran, asesor, y señor Julio Pedemonte, también asesor.

Los recibimos para que nos planteen sus inquietudes referentes a la parte operacional.

Tienen la palabra.

**SEÑOR PASEYRO (Pablo).**- Buenas tardes y gracias por recibirnos.

Queremos aprovechar la oportunidad de estar aquí para plantearles un tema urgente, importante y que ha tenido bastante cobertura mediática. Estamos intentando no generar alarma pública -es lo que hemos dicho públicamente en los medios-, pero sí a nivel de los representantes del pueblo, de la Cámara de Senadores y de la de Diputados, estamos intentando que tomen contacto con la situación lo más rápido posible.

No venimos en tono de queja, sino que simplemente queremos informar y dar nuestra visión como trabajadores controladores de tránsito aéreo, quienes estamos en la primera línea de esta situación, sin crear pánico, pero tratando de buscar soluciones.

En primer lugar, les comento que somos controladores de tránsito aéreo, es decir, damos el servicio al tránsito aéreo en los distintos aeropuertos del país, desde las torres de control y en lo que es el centro de control en Montevideo. Nuestra función, si bien está en la órbita de Defensa, debería estar en otra; es aviación civil, una actividad civil vinculada a transporte. Desde hace unos años, estamos en la órbita de la Fuerza Aérea. No venimos con un discurso antimilitar ni mucho menos; simplemente, queremos transmitir que en lo relativo a seguridad no estamos vinculados al control de ilícitos; una cosa es el control de ilícitos vinculado a la defensa, que es tarea de las Fuerzas Armadas y de las fuerzas policiales y, otra, es nuestro enfoque, vinculado con la seguridad del transporte aéreo, la seguridad operacional.

En ese sentido, a partir de los problemas que hoy se presentan, si bien puede haber confusión, por ejemplo, en cuanto a si se mueve determinado radar militar o determinado radar civil -luego voy a ceder la palabra a los señores Pedemonte y Libran, que van a ahondar en la parte técnica-, surge la pregunta acerca de la seguridad y de los controles que se ejercen para mantenerla, si tienen un enfoque de defensa o si son relativos a la seguridad operacional, o ambos.

Evidentemente, este radar que falló, que es el que está ubicado en Carrasco, es un radar civil, que se utiliza para dar el servicio de tránsito aéreo a las aeronaves civiles, pero militares también. Es decir, controlamos todo el espacio, pero hay infraestructura propiamente militar que se utiliza para proteger el territorio y para garantizar el control del narcotráfico, el control de vuelos ilícitos. Nosotros no participamos en esa tarea; nuestra tarea es, simplemente, el control de aeronaves civiles y dar seguridad a los vuelos civiles.

No voy a entrar yo en la parte propiamente técnica, pero en términos generales puedo decir que la situación que estamos viviendo ahora se ve como la punta del iceberg, porque hay fallas y, en virtud de ellas, estamos en esta circunstancia que genera mucha dificultad para el tránsito aéreo y para la seguridad de los vuelos. Se pregunta si la seguridad está amenazada o no. Bueno, no se puede decir con contundencia que estamos corriendo riesgos de accidente ni mucho menos, pero sí estamos en una

situación crítica dada una falla grave en un sistema que tiene que funcionar con continuidad, que tiene que ser fiable y que tiene que ser íntegro el 100% del tiempo.

El mensaje que queremos dar tiene como objetivo que el sistema político se ocupe de un tema como es el transporte aéreo, un tema que se ha dejado de lado. Hay informes y auditorías

Hubo una auditoría en el año 2008; otra, en el año 2012. Los expertos que han venido y que han estudiado el tema han dado recomendaciones en cuanto a qué hacer con la aeronáutica civil y no se han tomado decisiones desde lo político; no hay una clara definición política en cuanto a la política aeronáutica y eso deriva en el diseño institucional de la aviación civil, en cómo está conformada la Dinacia, básicamente, formando parte del organigrama de la Fuerza Aérea, con jerarquías militares y, a su vez, que es el propio organismo el que controla y ejecuta. No está separado el prestador de los servicios de navegación aérea del organismo de contralor.

De entrada, eso ya hace ruido. Que cambie, tampoco es garantía de que mañana la gestión sea buena, pero de pique eso habla de una situación de diseño institucional que haría ruido, como lo haría si Antel y Ursec fueran el mismo organismo; quiero decir que quien presta un servicio y quien lo controla no pueden estar gobernados por el mismo jerarca.

Vinculado a nuestro trabajo queremos manifestar que tiene un carácter de esencial. A veces nos preguntan cómo trabajamos así, por qué no paramos. Después se deriva esta situación en un tema jurídico, porque si bien somos trabajadores esenciales y nuestra tarea lo es, también se nos tienen que dar las condiciones para que nosotros podamos ejercerla. Si no, estamos entre la espada y la pared, porque nos obligan a trabajar en una situación totalmente anormal, irregular, continuando con la prestación del servicio, ya que las aeronaves, los aviones siguen saliendo y la gente viaja -que, en definitiva, es lo que le interesa-, pero sin que ella -lo digo en general- tenga un conocimiento técnico de lo que pasa. Y lo mismo sucede con las autoridades: se ha dicho, prácticamente, que estamos ante una situación de normalidad, como que la seguridad está garantizada y eso no es para nada así. Si la seguridad está garantizada es porque nosotros, los trabajadores, la estamos garantizando en condiciones muy precarias y dando un servicio las 24 horas; son 24 horas que estamos enfrentados a esta situación.

El detalle técnico va a ser desarrollado por mis compañeros, pero quiero terminar con eso: que este es un tema político que deriva en lo institucional, en el marco jurídico en el cual nos encontramos trabajando. Un plan de contingencia que es para un día lleva 40 días, es decir que no se está preparado para eso.

Las decisiones de qué se quiere hacer con la aeronáutica civil y cómo se quiere gestionar son del sistema político.

**SEÑOR BORDERRE (José).**- Ya nos presentamos como Asociación, pero quiero aclarar que además de ser un gremio tenemos también una finalidad de brindar soporte técnico y de dar recomendaciones técnicas. Buscamos mejorar la aviación y en ese camino es que estamos acá presentando esta situación, porque realmente queremos mejorarla.

Creemos que el nuestro es un reclamo totalmente válido, que tiene que ser escuchado.

**SEÑOR PEDEMONTTE (Julio).**- Simplemente, quiero reafirmar algunos conceptos que nuestras autoridades manifestaron previamente.

Nuestra actividad tiene, pura y exclusivamente, el objetivo de proveer seguridad operacional a las actividades aéreas. ¿Qué quiere decir esto? Que no tenemos absolutamente nada que ver con la defensa, que no tenemos la preparación para esa tarea y que no contamos con los mecanismos para llevarla adelante; además, en ninguna parte del mundo los controladores de tránsito aéreo, la profesión en sí misma, tienen como objetivo la defensa de la soberanía, la detección de aeronaves furtivas, el control del narcotráfico ni nada por el estilo. Por lo tanto, si bien agradecemos mucho que nos hayan recibido como Comisión de defensa ahí estamos viendo una parte del problema; quiero decir que nosotros no tendríamos que estar hablando con ustedes en esta Comisión, por lo menos.

Vamos a intentar darles un pantallazo de una profesión que usualmente se confunde con la de quien controla desde la torre solamente. Todos vamos a los aeropuertos y vemos que el símbolo identificable del control de tránsito aéreo es la torre de control, pero la torre de control es una parte ínfima dentro lo que es el trabajo del controlador de tránsito aéreo. Nosotros debemos tener en cuenta que la aeronave, desde antes de ser puesta en marcha en un punto hasta que apaga los motores en las antípodas, está bajo control de tránsito aéreo. ¿Qué quiere decir esto? Que además de la torre de control, en todas partes del mundo, están los centros de control que controlan, o bien las aproximaciones, cuando las aeronaves se dirigen hacia los aeropuertos, o cuando salen de ellos, o bien los centros de control, como tenemos acá también, que controlan a las aeronaves en su fase de ruta. Por lo tanto, además de todo el tránsito nacional nosotros controlamos una gran parte del tránsito que nos sobrevuela, por ejemplo, para la Argentina o para Chile. Para que tengan referencia, no en época de pandemia, por supuesto, pero en las situaciones normales nosotros controlamos el 30% aproximadamente del tránsito de la Provincia de Buenos Aires, que es mucho. Recordemos la ubicación estratégica que tiene Uruguay. ¿Qué deja eso? Dinero; es decir, nosotros cobramos por ese servicio; bueno, no nosotros, sino la Dinacia; la Dinacia cobra por ese servicio y en épocas normales recauda, aproximadamente, US\$ 1.000.000 mensuales.

Por lo tanto, es un lugar que tiene que tener un determinado nivel de inversión, no solamente en tecnología, sino también en recursos humanos. Esto no lo decimos nosotros. En el año 2012, la propia Dinacia contrató a un exoficial de la OACI para hacer un informe sobre lo que se llamó en su momento el fortalecimiento institucional de la Dinacia. Este oficial de la Organización de la Aviación Civil Internacional dijo que se ha podido observar la total carencia de políticas en el ámbito aerocomercial y de desarrollo de la aviación civil. Asimismo, dijo que tampoco se apreciaron políticas relacionadas con el desarrollo de los recursos, especialmente recursos humanos y recursos informáticos.

Obviamente, nuestra profesión es altamente sensible a la tecnología hoy en día. ¿Por qué? Quizás hayan escuchado en la prensa algunas propuestas de solución y voy a intentar resumirlo lo mejor posible.

Nuestra profesión está aquí, al igual que en el resto del mundo, altamente normalizada, igual que el resto de las profesiones aeronáuticas. Está todo escrito; no hay que inventar nada, no necesitamos desarrollar cosas a nivel local que no sean procedimientos, pero están basados en reglamentaciones internacionales.

El control de tránsito aéreo se basa en dos metodologías. Por un lado, están las metodologías basadas en radar, o sea, en la presentación que una pantalla le ofrece al controlador de la situación de tránsito y, por otro, en el control por procedimientos, que es lo que se utiliza en los lugares en que no se dispone de sistemas de vigilancia, por ejemplo, de radar u otros, que después les vamos a contar. Este, usualmente, se utiliza

para áreas remotas en las que no hay posibilidades de instalar un radar porque sería extremadamente caro o porque la cantidad de tránsito no lo amerita; una región remota sería Alaska, por ejemplo, porque en un territorio tan grande, con tan baja densidad de tránsito no sería económicamente rentable hacer toda una instalación de sistema de radar. Por lo tanto, en ese tipo de regiones se trabaja como trabajamos nosotros hasta el año 1988. Yo me habilité en su momento en un centro de control netamente procedural, en el que no había ni siquiera una pantalla, de ningún tipo, no solamente de radar: no había ni una computadora; era todo en función de los datos de posición que el avión me daba; en ese caso, hay procedimientos internacionalmente establecidos para separar a las aeronaves.

Eso, por supuesto, que está absolutamente en contra de lo que es la tecnología actual de las aeronaves. Hoy en día, lo que se busca es que gracias al alto grado tecnológico que va embarcado en las aeronaves, estas vuelen lo más directo y leves posible, es decir, que no haya restricciones de velocidades y que los niveles de vuelo sean los óptimos en función de la performance de las aeronaves. Cuando hablamos de esto no hablamos solamente del consumo de combustible, sino que ya desde hace muchos años se adoptaron criterios en cuanto a ecología, emisiones de carbono, de ruido y demás.

¿Qué pasa? Este control tradicional por procedimientos es absolutamente contrario a lo que es la performance óptima de las aeronaves. Entonces, se buscó que hubiera la mayor cantidad de cobertura de vigilancia -de radares o de otros sistemas que les vamos a comentar ahora- para que las aeronaves pudieran volar libremente e hicieran un uso óptimo tanto del espacio aéreo como de sus capacidades tecnológicas y de los motores. O sea que ahí ya tenemos esas dos metodologías.

En Uruguay, por las propias características del terreno y de sus dimensiones, es relativamente fácil tener vigilancia en toda la cobertura que necesitamos, y relativamente la teníamos, pero eso se fue degradando. Ahora hemos visto que hay como una tendencia a volver al control por procedimientos.

De acuerdo a lo que hemos escuchado en la prensa -nosotros no lo sabíamos-, también estamos con problemas de comunicaciones. Las comunicaciones se hicieron nuevas hace pocos años, seis o siete. Se hizo una red extendida de comunicaciones en función de un proyecto que entregó la OACI en el año 2008, una auditoría que pagó la Dinacia, y ahora nos vemos enfrentados con la noticia de que aparentemente estaría con posibilidades de colapsar por falta de mantenimiento, inversión o como se lo quiera ver. Para nosotros las comunicaciones son absoluta y totalmente vitales; yo puedo, eventualmente, y con muchas penalidades para los aviones, no tener un servicio de radar o de vigilancia, pero no puedo no tener comunicaciones. Haciendo una analogía podríamos decir que si yo tengo que volver, para lo que es la vigilancia, a la metodología de control por procedimientos, podría llegar a decir que si tengo problemas de comunicación tendría que volver a la radiotelegrafía; es más o menos igual de anacrónico volver a esas cosas. No nos olvidemos de que nosotros tenemos dos radares instalados en Carrasco, el radar de Durazno y el de Santa Clara, que operativamente no nos aporta gran cosa por la posición en la que está; simplemente, nos da un poco de cobertura en lo que sería la zona de Cerro Largo, Treinta y Tres, Rocha, y para niveles bajos, porque los niveles altos los tenemos cubiertos tanto con los radares de Carrasco como con el radar de Durazno.

Ahora, el software que se compró en el Uruguay, que se instaló y que empezamos a usar a partir del año 2002, es diferente al que teníamos, que se instaló en 1988: es el viejo radar que vemos cuando pasamos por la Ruta N° 101, que estaba en

funcionamiento hasta hace poco. Era simplemente un sistema de presentación de datos radar; no tenía posibilidad de conectarse con nada. El sistema que estamos utilizando desde el año 2002 es justamente eso: un sistema, ya que incorpora datos de plan de vuelo, de meteorología, se puede interconectar con otras estaciones y admite una cantidad de datos de presentación de radar. Esto quiere decir que yo puedo incluir ahí no solamente radares, sino una tecnología relativamente nueva que es el ADS, la vigilancia dependiente automática. El propio avión envía al satélite o a una estación terrena sus datos de posición y a mí como controlador se me presenta en la pantalla tal cual fuera un dato radar. A su vez, eso incorpora un sistema de comunicaciones por enlace de datos.

A la Dinacia, en este informe del año 2008, ya se le dice que estaba todo como para incorporar ese sistema. En 2014 hicimos un pedido de acceso a la información pública; ese servicio, que no es gratuito, se está pagando a un proveedor internacional, pero nunca se instaló. Y ese servicio, si bien no suple las carencias que tenemos, podría llegar a darnos una ayuda en el caso de algunas aeronaves que están equipadas con ese sistema. A su vez, tenemos la faja oceánica, lo que sería la jurisdicción uruguaya sin ningún tipo de cobertura. Ese es espacio aéreo no controlado. De la raya punteada entre la ese y la erre en adelante, no tenemos comunicaciones ni ningún tipo de vigilancia, y tampoco sabemos a ciencia cierta cuántos aviones tenemos ahí. Conocemos los planes de vuelo de algunos aviones que pasan por allí, como por ejemplo los ingleses que hacen isla Ascensión, que vienen de Inglaterra y van a las Malvinas; van y vienen por ahí. En prepandemia tenían vuelos regulares. Originalmente también hubo vuelos a Sudáfrica y a Malasia, que después desaparecieron, y algunas veces todavía vienen de Europa; los directos de Europa para Ezeiza vienen por el océano, pero nosotros los empezamos a escuchar cuando están muy cerca, porque no tenemos posibilidad de conectarnos. Eso se hace a través de este otro sistema

También se pueden instalar -no los tenemos instalados- otros sistemas, que son de multilateración, que son una especie de radar, pero fijo... Bueno, no los tenemos.

Hemos llegado a un nivel de deterioro en el que tenemos muy pocas cosas para trabajar, pero lo peor de todo es que no sabemos realmente en qué posición estamos; no sabemos cuándo vamos a tener una falla catastrófica. A lo largo de mi carrera, he estado en varias decenas de fallas catastróficas, en las que uno se queda sin nada. Pero ¿por qué uno se queda sin nada? En aviación ya hace más de un siglo que todo está duplicado, triplicado o cuadruplicado. Cuando yo me subo a un avión de línea, las probabilidades de una falla que terminen en un accidente son realmente bajísimas. En 1920, cuando alguien se subía a un avión, si se cortaba un tornillo se mataban todos. Nada tenía un margen de seguridad suficiente. El avión tenía una sola bomba de combustible, un solo magneto, y todo era así. Se vio que eso no podía ser y se cambió hace más de un siglo. O sea que los equipos de comunicaciones, de navegación y de vigilancia, las tres familias en que la Organización de Aviación Civil Internacional define todo lo que es la parte tecnológica -"C", comunicaciones; "N", navegación, y "S", *surveillance*, que es vigilancia en inglés-, implican un equipo principal y un equipo secundario; la alimentación de energía eléctrica tiene una principal y tienen todas una alternativa que es un generador. Mientras entra el generador, hay UPS para que no haya una interrupción de corriente. Para que yo llegue a que se me apague todo, tienen que pasar muchas cosas, y esas cosas tienen que ser gestionadas en tiempo real. ¿Qué quiere decir esto? Por ejemplo, si se me cayó una línea de alimentación de energía, ya automáticamente tengo que estar trabajando para restablecerla y no esperar a que el combustible del generador se me agote y trabajar con la UPS y así sucesivamente. Desafortunadamente -tenemos experiencia documentada-, la Dinacia no lo gestiona de esa manera; estamos siempre con el último recurso.

El radar principal, el Selex, que es nuevo, que tiene pocos años para lo que es la vida estimada de un radar y no está al límite de su vida útil ni nada que se le parezca, se rompió y nos quedamos sin cobertura para acá; conectaron el radar viejo y duró unos días. Además, como yo les mencionaba al principio, está el tema de la integración. Yo tengo acá mi pantalla y recibo datos de varios lados. No alcanza con que este radar funcione, el de allá funcione y el otro funcione; tienen que estar integrados. ¿Qué quiere decir que estén integrados? Que me muestren una sola imagen de un solo avión, porque si las tengo duplicadas, ¿cuál es cuál? ¿Cómo voy a realizar un procedimiento si tengo dos aviones que supuestamente son el mismo y no sé cuál es cuál? Eso también falla. Estaba fallando con el radar de la Ruta N° 101, que después también se rompió. Entonces, si vemos que el problema es que se rompió un radar, estamos viendo una parte muy lateral de la situación. La rotura del radar es la consecuencia de un modelo de gestión, no el problema en sí. Si yo sigo gestionando las cosas esperando hasta la última consecuencia, me va a seguir pasando. No estamos hablando de un tema de dinero, tampoco, porque el mantenimiento de esos equipos en el presupuesto nacional es irrisorio. Es una cantidad considerable, pero no se puede considerar que el país no la tenga y tampoco la Dinacia, porque la Dinacia tiene recursos que fueron votados y en algunos casos no fueron usufructuados, como pasó, por ejemplo, el año pasado.

Vemos que acá, fundamentalmente, hay un tema de gestión, que es lo que está derivando en estas otras situaciones. La rotura del radar no es el comienzo de las cosas, es la consecuencia de las cosas.

Mario puede continuar con la presentación.

**SEÑOR LIBRAN (Mario).**- Agradezco la instancia. Nosotros siempre nos sentimos como en nuestra casa cuando vamos a otro organismo, porque un cometido fundamental de nuestra asociación, que figura en el artículo 6º, es asesorar, participar y colaborar con todos los organismos del Estado.

Como bien decía Julio -que tocó gran parte de los temas-, no entendemos aún cómo en los procesos de Estado seguimos dentro de Defensa Nacional. Nuestra asociación nació el 26 de octubre de 1958 como la tercera o la cuarta en el mundo y somos parte de la Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo, que es la que nuclea a la parte técnica, y también de la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte, que es la que hace una parte gremial a la que también nos hemos dedicado luego de la salida del gobierno de facto en Uruguay. A este Parlamento han venido Julio y otros antecesores nuestros, incontables veces, a explicar este tipo de temas, y nosotros, con gusto, lo hacemos una vez más.

Como decía Julio, este tema es netamente comercial. La aviación civil no tiene nada que ver con el cometido fundamental de la Fuerza Aérea, que es la preservación del espacio aéreo, la integridad del territorio nacional y todo lo que dice el artículo 1º de la ley de la Fuerza Aérea. No tenemos nada que ver con eso; nosotros somos parte de un gran negocio, como Julio les ejemplificaba. En las aeronaves que sobrevuelan nosotros facturamos US\$ 1.000.000 por mes; somos ochenta personas y veinte técnicos en electrónica los encargados de ese servicio. Hay pocas cosas en el país que logren facturar esa cantidad de dinero con cien personas. Por lo tanto, además de ser un buen negocio para el Estado, es estratégico, sobre todo en el posicionamiento del país en el cono sur.

Por otra parte, facturamos un monto muy elevado de dinero que deriva de lo que se llama tasa de protección al aterrizaje y al despegue y tasa de protección a las aproximaciones. Cuando se concesionó la terminal aeroportuaria para tener el aeropuerto nuevo, el Estado le pasó al privado en la concesión, a efectos de salir de un problema

administrativo, la capacidad de recaudar el dinero para devolverlo dentro del canon aeroportuario que paga el aeropuerto por usufructuar y ser la única terminal. Recauda dinero que no es de él, sino del Estado, dinero que es genuino y que surge de la producción del control de tránsito aéreo, de la división de electrónica de los servicios de navegación aérea. Hemos intentado averiguar sobre ese canon, pero no es tan fácil, porque los pedidos de información que generalmente manejamos bien en lo público, en lo privado no funcionan de esa manera. En el último año prepandemia, Puertas del Sur o Aeropuertos 2000, que es el concesionario, le volcó al Estado por el Aeropuerto de Carrasco US\$ 33.000.000 y una buena parte viene de lo que nosotros hacemos. Exactamente no sé cuánto; si tienen interés en el tema, quizás deberían conseguir ustedes cómo se desglosa ese canon.

Esta es una actividad muy rentable. Nosotros controlamos, como bien decía Julio, la parte que se llama CTA Montevideo, que es de la línea punteada verde hacia el espacio territorial y hacia el oceánico, más o menos once veces el tamaño del territorio nacional. Perdemos ese dinero porque somos incapaces de prestar ningún tipo de servicio, información o asesoramiento.

Ahora voy a explicar, lo más someramente posible, a qué nos dedicamos. Controlamos solo la parte verde. Lo que perdimos ahora son los datos radar que nos ayudan a controlar la parte de la CTA Montevideo que es el país continental.

Tenemos algunos objetivos de tránsito aéreo que están previstos en el punto 15 de la LAR 211. Las LAR son las Latin American Rules, lo que tomamos de los reglamentos internacionales y la Dinacia homologa con las atribuciones delegadas. Para nosotros, tienen fuerza de ley. Tenemos varios cometidos. Los dos primeros son los que tienen que ver directamente con la seguridad y los otros son orden y agilidad. Como hoy perdimos el principal instrumento de trabajo, nos vemos en la obligación de sacrificar el orden y la agilidad de las aeronaves para preservar la seguridad. Como decía Julio, los sistemas antiguos, a los cuales nos estamos teniendo que remitir para no suspender los servicios, hacen que los aviones vuelen *limited flexibility*, o sea: el avión tiene que recorrer una mayor distancia. Antes, con el radar, trabajábamos en el *highly optimized* que es la parte altamente óptima para la emisión de carbono y consumo de combustible. ¿Por qué digo esto? Porque las empresas aéreas vienen muy golpeadas, sobre todo la aviación comercial, y si nosotros tenemos que volver a esto, el golpe va a ser peor todavía. Creo que la Cámara Aeronáutica estaba en proceso de pedir reuniones por este tema; están evaluando los costos- beneficios y eso nos dejaría totalmente fuera de la troya en la conectividad aérea por una cantidad de tiempo.

El volver atrás también nos obliga a trabajar con los descensos, esto en el plano horizontal. El sistema viejo, que estamos utilizando hoy por falta de radar, obliga a descensos escalonados, lo que aumenta el uso de combustible. Es como si en el auto uno tuviera que estar dando más y menos acelerador para mantener equis nivel de seguridad. Con el radar usamos el sistema de descenso continuo, que es como si al auto, todo en bajada, le quitáramos el cambio. No emitimos gases, no consumimos combustible y optimizamos. Las empresas se fijan mucho en este tipo de cosas. Nosotros llevamos años intentando mejorar estos procedimientos para no ser una piedra en el zapato de la rentabilidad de las empresas aeronáuticas que vienen y conectan al país, porque si bien tenemos nuestras reivindicaciones gremiales, primero tendemos a un objetivo país. Creemos firmemente que tenemos todas las condiciones, geográficas y técnicas, para poder ser un eje. Siempre hacemos la analogía con Panamá, que está entre dos continentes. Nosotros estamos entre dos países continentes. En Panamá los sistemas eran muy malos, pero mejoraron cuando se pasó a la democracia y se encontró en el



sistema aeronáutico el primer ingreso para su producto bruto nacional, más que los canales.

Nosotros bien podríamos desarrollar esto; lo decimos desde el punto de vista más humilde, porque conocemos nuestra posición. Somos trabajadores y queremos aportar a eso. Además, todos estamos convencidos de que el desarrollo en aviación trae empleos de calidad, negocios, expansión, turismo y un montón de cosas más que a nosotros nos parecen el caballo de batalla que deberíamos tener, no solamente las reivindicaciones gremiales de las que ocasionalmente se hace eco la prensa.

Entonces, nosotros cuidamos mucho la economía de las empresas.

Como Julio decía, tenemos algunos servicios que son los que utilizamos.

Dentro de los Servicios de Tránsito Aéreo, está el Servicio de Alerta: cuando una aeronave tiene una emergencia, tenemos la obligación de tener un cúmulo de información para brindar a los servicios de emergencia que la van a asistir.

Está el Servicio de Información, que tiene que ver con todo lo que está pasando en tiempo real en el espacio aéreo nuestro, en los alrededores y en los aeropuertos.

También está el Servicio de Control de Tránsito Aéreo propiamente dicho, que es el que damos nosotros.

El Servicio de Alerta también lo damos nosotros.

El Servicio de Información está integrado en el sistema de datos radar. Como decía Julio, va directo al sistema de datos radar para que quien opera el radar tenga en una etiqueta simple toda la información que necesita en el momento en que la precisa, porque el manejo de la información y la cantidad de información son muy importantes.

El Servicio de Control de Tránsito Aéreo tienen tres áreas: el servicio de control de torre, el servicio de control de aproximación -cuando un avión despegue, pasa con un control intermedio que hacen una o varias personas de otro sector, que unen los vuelos de alta distancia que van en ruta con las salidas y las llegadas para que no haya conflicto y se mantenga la seguridad- y el servicio de control de área, que controla los vuelos en ruta.

Hoy estamos en condiciones de dar el servicio de control de aeródromo -de manera acotada a lo que podría ser, pero estamos en condiciones de darlo- y el servicio de control de "área", entre comillas, porque tenemos solo dos radares que nos dan los vuelos de gran altura: el de Durazno y el de Santa Clara. Esos son los únicos dos que hoy están dando datos y que son utilizables; digo esto porque hay datos, pero es imposible utilizarlos.

El servicio de control de aproximación -que optimiza, agiliza y ordena los dos sectores- está absolutamente comprometido; ya no tiene utilización, por lo cual no se puede brindar.

Nosotros, mantenemos la seguridad, como mínimo. Como bien decía Pablo al principio, tenemos un plan de contingencia, que está hecho y evaluado en función de la seguridad operacional para falla catastrófica, que es cuando un evento extra -un terremoto, un incendio u otro problema extra- afecta y es necesario derivar las aeronaves en vuelo a un aterrizaje seguro. Ese es el procedimiento que tenemos: el plan de contingencia. Procedimiento para operar como estamos hoy, no existe. La administración civil, la prestadora de servicio, es decir, la Dinacia, nos exige que utilicemos el plan de contingencia como un procedimiento normal y habitual. Eso no puede ser porque no fue

concebido para eso y no tiene el pasaje debido por el sistema de seguridad operacional para saber lo que pasa.

Hace un par de días tuvimos una situación concreta con este plan de contingencia: una aeronave pidió prioridad -no es una emergencia, pero estamos obligados a darle prioridad por seguridad y, por tanto, hay que cambiar el orden- y fue caótico. Por suerte, ese día teníamos una cantidad de personal acorde en el centro de control de Montevideo y se solucionó bien.

Lo que vemos día a día es que, como el procedimiento no está hecho para eso -es un plan de contingencia, no es un procedimiento-, la situación es caótica y en cualquier momento puede pasar un problema grave. Capaz que lo podemos manejar, pero nosotros somos la última barrera de contención antes de que las cosas sean catastróficas. No podemos trabajar siendo siempre la última barrera de contención, como sucede hoy, porque nosotros somos humanos y como toda actividad humana, está sujeta a falla. No hemos fallado. Somos personal técnico capacitado, pero si seguimos extendiendo esto en el tiempo, cada vez nos hacemos más a la idea de que en algún momento las fallas van a suceder y nos preguntamos cómo las vamos a afrontar. No nos gustaría que eso pasara sin que todo el resto de los actores políticos -el Poder Ejecutivo y quien sea- sepan que nosotros estamos en esta situación: estamos siendo la última barrera, somos la última tabla y de ella está agarrada el sistema. Cuando esta tabla se hunda o tenga un problema, no hay otro *backup*, no hay algo más que nos pueda sacar del problema.

Ya les comenté sobre el sistema de navegación.

Ahora me voy a referir a los sistemas de tránsito aéreo y cómo se integran.

Como Julio bien decía, del sistema del antiguo radar monopulso -aquel de los años cincuenta de los ingleses, que inventaron en la Segunda Guerra Mundial- estamos muy, muy, muy lejanos. Hoy utilizamos uno que no tiene nada que ver: un sistema de interrogación hacia la aeronave y vuelve una información desde el avión, para que controlemos tránsito conocido y que quiere tener control.

Además, el sistema informático de radar integra muchos aspectos: datos primarios de radar, datos secundarios de radar y nuestros radares civiles. Puede integrar radares militares y también el sistema de multilateración -acá, se habló durante un tiempo de él; es una antena fija de radar, que tiene más limitaciones, pero menos desgaste; no llegamos a comprarla, pero había- y el sistema de ADS. En este sentido, hoy tendríamos comprado todo el soporte de *software* de radar para integrarlo y la contratación de servicios -que ya está hecha y la erogación se hace-, más una parte técnica que tenemos, pero necesitamos el pie de apoyo, que es la capacitación del personal y generar una especie de reglamento nacional que ampare y avale, aparte del tiempo de instrucción y entrenamiento necesario para procedimientos. Por lo tanto, esto hubiera sido genial si se hubiera conseguido en el año 2007, cuando lo pidió por primera vez la Asociación de Controladores o en el 2008, cuando lo dijo la OACI. Ahora, el sistema está; tenemos todo, pero no lo podemos usar para salir del problema en el que estamos. ¿Se puede empezar a integrar? ¿Se puede utilizar? Sí, pero lleva mucho tiempo, y en el tiempo están los costos.

Los servicios de CNS, es decir, de Comunicación, Navegación y Vigilancia -la ese corresponde a *Surveillance*-, deben tener algunos elementos básicos. Esto lo dice la aviación civil y lo recoge la LAR 210 -que, como ya dijimos, tiene carácter de ley- y la LAR 211, en base a lo que es la precisión, la disponibilidad, la integridad, la continuidad, la confiabilidad y la fiabilidad. Tiene que ser -por mencionar un ejemplo- muy remota la probabilidad de que haya una interrupción en el servicio de radar para poder darse radar.

Esto lo venimos denunciando. Hace años tenemos problemas en el radar. Julio ha estado en varias caídas totales. La Asociación de controladores ha salido a hablar periódicamente porque tenemos estos problemas.

Como bien decía Julio, este también es un tema de gestión. Y no se ha cambiado; sigue sin cambiarse el método con el que se gestiona. Hay recursos; hay un montón de recursos. La Dinacia tiene un montón de recursos, pero no los gestiona de manera correcta

En la actualidad, sabiendo que tenemos una situación complicada de pandemia y económica en el país, nos parece que el primer punto en el que hay que apretar es en la gestión. Si tenemos personal y tenemos los recursos, pero no los gestionamos, se van y no sabemos muy bien en qué y no hacemos frente a lo principal, primordial y prioritario, es porque algo muy mal estamos haciendo. Lo básico, lo indispensable, lo de seguridad, se tiene que mantener; esa es nuestra visión.

Voy a hablar sobre los radares, para que les quede más claro lo que tenemos hoy.

Hasta hace un par de años, teníamos operando el radar civil de Durazno -que, por sus limitaciones técnicas, funciona para las aeronaves en ruta que sobrecruzan el país desde Argentina hacia Brasil, ida y vuelta- y dos radares en Carrasco: el Selex, que fue el que se dio de baja en mayo para hacerle el *service* y no se pudo levantar más, y el Thompson, que está parado; es el viejo radar de la Ruta N° 101, que fue con el que aprendió a controlar Julio en Uruguay. En total, suman tres radares.

Después, tenemos datos radar que nos pasa el radar militar de Santa Clara, que está fijo; es un radar móvil, pero está fijo.

Además, tendríamos la posibilidad de integrar datos de otro radar, como el móvil, el de Lanza que, según trascendidos de la prensa y del propio comandante en jefe, la Fuerza Aérea replegó desde el interior y tiene hoy en la Base Aérea Capitán Boiso Lanza. Están intentando integrarlo, pero no ha sido posible. Nosotros no somos auspiciosos en este sentido y no lo vemos como algo factible, porque no cumple con los mínimos requerimientos para la integración de los datos necesarios. Además, agregaría problemas que no tenemos hoy, como la duplicación de códigos, de datos y de trazas radar en la pantalla, que genera que no se sepa cuál es la correcta. Se lo ha probado en el simulador, pero genera problemas. Tengo aquí un video para mostrarles lo que pasa hoy con el radar de Lanza que, como dije, duplica las trazas radar

La imagen que estamos viendo corresponde a un solo avión. Miren cómo se ve. La distancia entre uno y otro son veinte kilómetros, más o menos; nosotros lo vemos como dos. Lo que estoy marcando es Buenos Aires. Esta otra es la zona de Colonia y Soriano, sobre el río Uruguay y el Río de la Plata, al este de nuestro país. En la salida de Buenos Aires, tenemos otro avión que lo identifica el radar de Lanza, pero también lo da duplicado. Vean que no hay manera de saber cuál es el avión correcto cuando se lo quiere integrar con los sistemas que tenemos funcionando. El problema es que no está hecho para eso; si bien puede funcionar -debería poder-, en Uruguay se intentó probar durante años. Cuando se trajeron todos los sistemas en el 2014, también se intentó probarlo, pero se abandonó porque pasaba esto: duplicaba las trazas. Lo cierto es que el control de tránsito aéreo no tiene manera de saber cuál es la traza correcta. ¿Cómo sabemos nosotros cuál de todos los que están en la imagen es el correcto? Es imposible saber cuál es el correcto porque el sistema que nosotros tenemos maneja un norte de cuadrícula distinto que el de Lanza. Por lo tanto, no lo vemos viable; no lo vemos como una solución probable ni posible. Es muy aburrida la televisión nuestra; siempre da el mismo programa: siempre son los mismos aviones y se mantienen así durante veinte

minutos, hasta que se van de nuestro espacio. Pero si los siguen, verán que giran y lo hacen a destiempo. Eso hace que no se sepa cuál es cuál. O sea: esto, para mantener la seguridad operacional o tratar de optimizar el tránsito aéreo, no es viable.

**SEÑOR PEDEMONTTE (Julio).**- Quiero hacer una acotación.

Además, de la señales que, como mencionaba Mario, tiene posibilidad de integrar el sistema, recibimos, desde que se instaló, señal del radar de Ezeiza. Para nosotros eso era muy importante, no solamente para ver aviones, sino para iniciar procesos de automatización que el sistema requiere, como la impresión de fajas de progreso de vuelo -son unas tiritas que ustedes habrán visto, tal vez, en alguna película, en las que figuran todos los datos del vuelo- y para ver los aviones ni bien despegan y empezar a tener contacto con el control de Baires para coordinar eventuales acciones. Si bien está funcionando la conexión, ahora ese radar no está integrado. Desconocemos los motivos.

Yo también estaba cuando un rayo cayó en diciembre de 2018 y averió una cantidad de sistemas. De ahí en adelante, nunca más tuvimos señal del radar de Ezeiza. Eso es así; no es una impresión.

Estos son los datos que nosotros manejamos.

En este informe del año 2008 también se decía que ni bien estuviera pronto el radar de Paraná, en Argentina, estaban todas las condiciones como para integrarse. El radar de Paraná ya hace varios años que está funcionando, pero nunca se integró la señal.

Voy a retomar los temas conceptuales y lo que decía Pablo al principio.

Sinceramente, hoy en día nosotros no sabemos cómo estamos a nivel tecnológico. No sabemos en qué fase están todos los equipamientos de comunicaciones, navegación y vigilancia.

Por otro lado, cuando hablamos de seguridad -muy bien lo dijo Pablo- no queremos generar alarma pública. Muchas veces se confunde que haya algún tipo de merma en la seguridad operacional con la inminencia de un accidente; así que no queremos que se malinterprete.

La disciplina de la seguridad operacional se lleva adelante con método científico. No es opinión. Todos nosotros, como controladores, al momento de sentarnos en la consola o en la torre de control, estamos preparados para saber si una situación es segura o no. Entonces, ¿qué pasa? Los procedimientos que se elaboran a nivel mundial apuntan a sacar la carga de los factores humanos: tienden a que el procedimiento en sí sea seguro para que no entre la decisión del ser humano, introduciendo errores humanos. Ahora, estamos fallando en ese sentido, porque los procedimientos que estamos llevando adelante no pasaron por una evaluación de seguridad operacional, no fueron entrenados y no son los procedimientos adecuados para una caída de largo aliento. Esos procedimientos son para cuando yo estoy trabajando y se me cae el radar en un momento y determinan qué tengo que hacer en ese momento.

Tampoco pude suceder que las fallas duren lo que duran. Hace tres o cuatro años, el sistema de aterrizaje de la Pista 19 de Carrasco estuvo más de un año fuera de servicio.

Entonces, esto no puede pasar. Además, ni siquiera tengo una fecha para retomar las operaciones.

Vuelvo a los análisis de la seguridad operacional. Para algunas personas su carrera en la aeronáutica es, específicamente, determinar los niveles de seguridad. Estos niveles se determinan de manera científica, siguiendo el método científico; no es la opinión mía ni

la de la autoridad tal o cual. Eso tiene que estar evaluado previamente a la implantación de los procedimientos. Además, tiene que haber una vigilancia constante de todo eso.

Entonces, hoy estamos en la encrucijada de no saber cómo estamos tecnológicamente y de que tampoco sabemos cómo estamos a nivel de la seguridad operacional. Eso, por lo menos, tendría que saberse, porque no sabemos qué es lo próximo que se nos va a caer: si me voy a quedar sin comunicaciones, etcétera.

Por otra parte, en gran parte del país los equipos de navegación, es decir, los radiofaros -en general, están en tierra- están fuera del servicio. Históricamente ha sido así. Más que fuera de servicio, algunos ni siquiera están instalados; hasta se perdieron los *shelters*, es decir, las casillas donde estaban instalados. Eso figura acá; no es opinable. En el año 2008, se hizo un relevamiento total. Acá hay una lista completa. Actualmente, hay todavía más a incorporar de los había en esa época.

O sea que la navegación está con esos problemas. A través de autoridades de la Dinacia, nos enteramos que las comunicaciones, eventualmente, podrían llegar a caer. Y la vigilancia está en el estado que les describimos.

¿Cuáles son los tres pilares de la seguridad operacional? Por un lado, los recursos tecnológicos en todas sus formas: comunicación, navegación y vigilancia. Por otro, están los recursos humanos. Pero no es solamente un tema de cantidad; el recurso humano en aviación tiene que estar entrenado y de manera constante. La aviación que yo estudié en el año 1986, tiene pocos puntos de contacto con la de 2021. Por lo tanto, yo, en estos treinta y cinco años, tuve que tener un proceso de estudio constante de las nuevas tecnologías, de los nuevos procedimientos. | El documento que regula nuestra profesión, por parte de OACI, se llama documento 4444. Cuando yo empecé era muy finito; hoy es del tamaño de una guía. Es decir que se incorporaron una cantidad de nuevas tecnologías, que hacen que los reglamentos tengan que cambiar. Ese es un proceso de mejora constante, que tampoco se da.

Por lo tanto, ya estamos viendo que uno de los pilares, que son los recursos tecnológicos, lo tenemos afectado; el otro pilar, que son los recursos humanos, también lo está. En el tercer pilar, es decir, todo lo que sería la parte reglamentaria y legal -que hace no solamente a nuestra profesión, porque nuestra profesión incide directamente en otras, como la de piloto, encargado de operaciones y demás- también estamos fallando.

Entonces, cada uno realizará sus propias evaluaciones y verá si hay o no una afectación; pero esas evaluaciones son a nivel individual. La evaluación que el Estado tiene que hacer se hace por el método científico por las personas que están entrenadas y eso no es optativo. Eso se tiene que hacer y no estamos en esa etapa. Además, no es que haya que hacerlo ahora por este tema; eso es constante. Todo procedimiento tiene que ser evaluado previamente. ¿Con qué objetivo? Con el de minimizar el error humano.

**SEÑOR LIBRAN (Mario).**- Les voy a dar una explicación breve del mapa.

(El orador señala distintos puntos en el mapa que se está exhibiendo) -El punto central es Carrasco. Este otro punto es el antiguo radar primario Thomson de Carrasco, cuando emitía una señal primaria. Esa señal ya no la tenemos. Esta otra es la señal secundaria que emite Thomson, que es el radar de ida y vuelta, de interrogación y respuesta con la aeronave, que ahora hay dos que son idénticas y están en el mismo círculo. Uno de estos radares es el Thomson y debería ser el Selex, pero ninguno de los dos está funcionando. Este círculo equivale al centro de Durazno, que es la otra antena civil que tenemos funcionando hoy. La antena del radar de Durazno tiene una cobertura secundaria, también de interrogación y respuesta con los aviones, que cubre todo esto,

pero ¿qué pasa? Además, tenemos otro que ahora les muestro -está en el otro mapa- que es el de Santa Clara, que tiene otra cobertura más.

Los radares emiten una onda rectilínea y tienen filtro de altitud, que hay que ponerlo sí o sí, porque de lo contrario desdoblan los trazos y es imposible saber qué es lo que pasa de verdad.

Entonces, la distancia que están observando, que es de 100 millas aproximadamente -unos 200 kilómetros-, de Durazno a Carrasco, hace que la onda que sale desde acá, o desde acá, se propague siempre hacia arriba y cuando llega acá, la onda más baja que se emite en Santa Clara tiene en Carrasco 2.500 metros de altura.

Por lo tanto, por debajo de los 2.500 metros de altura no se ve nada. Es una limitación propia de cualquier radar del mundo. La única manera de salvar esto es, como decía Julio, con el ADS, que es un sistema satelital que va hacia el satélite y vuelve y, de esa forma, da la posición, pero hoy ya llegamos tarde a esa solución, ni siquiera como contingencia. Es por eso que hoy no tenemos cobertura acá; no tenemos cobertura de radar civil en ninguna parte lejana, como si fuera una especie de tobogán donde empieza en 2.500 metros acá y, en Santa Clara, de repente tenemos cobertura a mínima altura, es decir, a 100 metros cubrimos bien. En Durazno también cubrimos a 100 metros de altura las aeronaves, porque el radar de Durazno, por la proximidad con la antena, lo puede hacer. Acá es imposible.

Es muy complicado escuchar por ahí que se dice que tenemos cobertura total o que los radares todo lo ven, cuando nosotros todos los días nos sentamos en la pantalla y sabemos que eso no pasa. Acá traemos los aviones a 3.000 metros y los tenemos que descender uno por vez, para que ocupen todo este espacio que nosotros no vemos y para que, de esa manera, sea seguro.

**SEÑOR PEDEMONTTE (Julio).**- Lo que les comentaba Mario no es un problema técnico de los radares que nosotros tenemos instalados; es una limitación propia de la tecnología. Hablando mal y pronto, cuanto más cerca esté del radar, mejor, y cuanto más lejos, más alto tiene que estar.

Básicamente, es así. El lóbulo de radiación de cualquier sistema de radar implica eso. ¿Qué es lo que nos está pasando hoy en día? Justamente, en el terminal de Carrasco, o sea, donde están ubicados los tres aeropuertos de mayor tránsito en el país, que son Carrasco, Laguna del Sauce, Curbelo, y Melilla -Adami-, estamos sin cobertura de radar. Tenemos una especie de volumen allí en el que los procedimientos actuales indican que más de un avión no puede haber. Dentro de esa área en la que no hay cobertura, no puede haber más de un avión, porque si hubiera más tengo que aplicar procedimientos de separación y no cuento con las herramientas para hacerlo.

Como se podrán imaginar, eso genera altísimas cargas de demora, que se les impone a las aeronaves y eso que estamos en pandemia. Cuando empiece la apertura, vamos a ver cómo lo manejamos. Hoy yo no les puedo decir que vaya a ser una temporada fácil, porque ya está habiendo cargas importantes de tránsito, para lo que son los procedimientos actuales.

Por la limitación que tiene Argentina, de mil pasajeros por día, hay una cantidad de argentinos que están tomándose los aviones acá y no solamente los toman acá, sino que se hacen venir a buscar o traer por un taxi aéreo argentino. ¿Qué pasa, entonces? Nuestros pasajeros están considerados como de cabotaje y, por lo tanto, no entran entre los mil pasajeros internacionales argentinos, según los datos que tenemos y, además, tienen muy limitada la cantidad de vuelos internacionales. Yo mismo, en un solo día, y prácticamente en forma simultánea, llegué a tener cuatro vuelos de Copa desde Panamá

-lo usual, son dos- y atrás de esos cuatro vuelos, cantidad de taxis aéreos argentinos, lo que satura el espacio.

Entonces, toda esa cantidad de vuelos necesariamente van a ir a espera, van a tener que estar orbitando, con gastos de combustible, con problemas que nos generan a los controladores, pero, además, todo eso impide que cualquier aeronave salga, porque mientras yo esté con estos procedimientos, aterrizando aeronaves, nadie puede salir. Son demoras que se van superponiendo unas con otras.

A lo antes mencionado, le incorporamos la multiplicidad de performances. ¿Qué quiere decir esto? Tenemos -como tuve anoche, por ejemplo- desde el Learjet 60, más tecnológicamente equipado y con una performance superior a un jet militar, a aeronaves monomotores. Esa disparidad de performances, hace que todo esté mucho más trancado porque, por ejemplo, ese Learjet que vino, en pocos minutos desocupa el espacio aéreo, aterriza y lo mismo pasa cuando está saliendo. Ahora, la aeronave lenta, demora quince o veinte minutos y todo eso me está trancando los que tengo en tierra.

Hoy en día esto se está manejando con demoras, pero si a este sistema le ponemos más tránsito no creo que se vaya a poder llevar adelante. Claro, si me pongo salvaje y digo que va a entrar una o dos aeronaves por hora y va a salir una por hora, bueno, capaz que en esas condiciones se puede, pero va a haber unas demoras bestiales que, tal como les decía, probablemente atente en contra de la conectividad del país. A las empresas que trabajan con una cantidad de conexiones internacionales -por ejemplo, Copa- no les va a servir estar dos horas en plataforma esperando, porque, en este caso, va a perder prácticamente todas las conexiones en Panamá. Lo mismo pasa ahora que está viniendo Eastern Airlines y están viniendo los argentinos a tomar el avión acá: si yo me voy a bajar en Miami y voy a tener el vuelo a Nueva York, voy a llegar dos o tres horas tarde. Ese tema tendría que haber estado previsto antes y más cuando estamos hablando de una reapertura y estamos en ciernes de la temporada.

Nuestro trabajo es altamente sensible a la situación económica regional y particularmente a la Argentina, pero además es estacional. Hay diferencias enormes en los volúmenes de tránsito de noviembre hasta que pasan las vacaciones de turismo, o semana santa, al resto del año. Después tenemos picos, de repente con Brasil, cuando tienen un feriado especial o las vacaciones de julio. Tenemos esas fluctuaciones y ya estamos de cara a lo que va a ser la temporada.

Nos llama la atención no saber cuál va a ser el plan de la Administración ni en qué estado estamos en la parte tecnológica.

**SEÑORA PRESIDENTE.-** Solicito a la delegación que vaya redondeando.

Antes, voy a conceder una interrupción breve al diputado Gianoli.

**SEÑOR REPRESENTANTE GIANOLI (Gabriel).-** Simplemente, para favorecer el intercambio, sería importante hacer todas las consultas y luego que se nos dé una breve respuesta, porque estamos acotados de tiempo.

(Apoyados)

**SEÑOR REPRESENTANTE ZUBÍA (Gustavo).-** Es altamente interesante, pero también altamente compleja, la exposición que ustedes realizan. Además, creo que hay varios niveles; en algunos nosotros podremos operar y otros nos son completamente ajenos, como los técnicos.

Entonces, creo que el pantallazo ya está y ahora sería el momento de ver cómo operamos y hacia dónde se puede investigar esta situación. Por eso, me tomo el atrevimiento de interrumpirlos en la exposición, porque los tiempos vuelan.

**SEÑOR PEDEMONTTE (Julio).**- Para nosotros está más que explicada nuestra postura y nuestra visión.

Estamos a entera disposición para responder las preguntas que puedan haber quedado ahora, y quedamos a entera disposición para que nos llamen o se contacten con nosotros, cuando ustedes lo estimen necesario.

**SEÑOR REPRESENTANTE RODRÍGUEZ GÁLVEZ (Carlos).**- Hemos seguido con atención las distintas intervenciones de la delegación.

También tomamos contacto con la versión taquigráfica de la reunión realizada el lunes en la Comisión donde, de alguna manera, se reiteran algunos de los conceptos vertidos.

Como resumen diría que creo que toda la Comisión toma cuenta de la preocupación que ustedes plantean, como decía el diputado Zubía. La Comisión de Defensa Nacional es asesora del ámbito parlamentario, pero este tiene algunas limitaciones en cuanto a qué se puede y qué no se puede hacer desde aquí: ustedes, en su tarea y nosotros en la nuestra, sabemos qué es lo que podemos hacer.

Me parece que al inicio hay un tema de fondo que el sistema político en algún momento deberá encarar que es, justamente, el lugar que ocupa la aviación civil en la estructura del Estado. Esto se ha discutido en algunos otros momentos y ha habido, inclusive, algunos intentos y posibilidades.

Se ha discutido también sobre otras áreas, que fueron anexadas al Ministerio de Defensa Nacional durante la dictadura, y que luego del retorno a la democracia fueron derivadas hacia otros ámbitos civiles. Nosotros, en lo personal, compartimos esa intención de que en algún momento se pueda encontrar un ámbito civil para la aviación civil. Lo cierto es que aún no lo hemos podido hacer desde el sistema político.

Sobre finales del período pasado se aprobó la Ley Orgánica Militar y había intencionalidad de generar cada una de las leyes orgánicas de las distintas fuerzas. En el caso particular de la Fuerza Aérea, habría que analizar las distintas partes, las diferentes direcciones, para determinar qué roles y funcionalidades tendrían y, eventualmente, también en el ámbito de lo civil. Sin embargo, esa discusión se postergó. El Parlamento acaba de aprobar, sin fecha, la postergación de ese tratamiento en el ámbito parlamentario de las distintas leyes orgánicas.

Simplemente, quería acotar eso para que quedara marcada la necesidad que tenemos respecto al origen de lo que ustedes planteaban. Me parece que es bueno que podamos sincerarnos en ese sentido.

Creo que lo que amerita la comparecencia de ustedes en la Comisión -tengo acá la nota en que solicitaban ser recibidos- tiene que ver con algo que ya se venía dando, como ustedes dicen, pero que tuvo un punto de mayor llamado de atención ese 1° de agosto, cuando -podemos discutir, como decían ustedes, pero es un tema científico- hubo o no hubo posibilidad de cubrir todos los vuelos que estaban sucediendo en nuestro país en ese momento. Se cerró el espacio aéreo o no; fueron seis horas o siete; continúa hoy o no; es una discusión hasta técnica, pero lo cierto es que fue un llamado de atención general esa situación que se dio el 1° de agosto que nos obliga a poner un foco, más allá de que, insisto -como ustedes decían y lo comparto-, buena parte de las situaciones se



vienen arrastrando desde hace tiempo. De todas formas, esto hace poner el foco de atención a partir del 1° de agosto y en la necesidad de poder resolver algunas cuestiones.

Quizás por lo específico del tema de defensa, vemos algunas partes y ustedes que trabajan en la órbita civil, principalmente en la aviación comercial, verán otras. A mí, por ejemplo, me llamó mucho la atención el traslado del radar móvil desde Salto hacia Montevideo que, de alguna manera, cumple una función militar importante y sé que no es un problema de ustedes, o ahora lo es, porque no se puede conectar, pero en realidad, desde el ámbito de la Comisión es una alerta para nosotros, porque queda una zona muy importante -máxime teniendo en cuenta las explicaciones que daban sobre los alcances de los radares- del litoral de nuestro país sin cobertura de radar, con problemas de seguridad en lo militar y en las cuestiones de la policía, que tiene que preservar que no sea violentado nuestro espacio aéreo. Entonces, ahí haría una anotación respecto a la información que nos dieron.

Por otro lado, quisiera hacer una pregunta.

Ustedes hicieron mucha referencia a Carrasco, pero me gustaría que explicitaran cuáles son los aeropuertos que, específicamente, están en situación complicada, de riesgo, en este momento, por el plan de contingencia que están llevando hoy.

La última pregunta es si el sistema satelital a que hacían referencia sería la "solución definitiva" -esto bien entre comillas- a la situación que se viene arrastrando desde hace muchos años, como alternativa en perspectiva.

Comparto lo que decía el diputado Zubía en cuanto a poder hacer una batería de preguntas, porque tenemos la limitación de que a la hora 14 y 30 hay Asamblea General y no pueden seguir funcionando las comisiones.

Quiero agradecer nuevamente la presencia de los invitados y saludo, obviamente, la posibilidad de seguir intercambiando a futuro.

**SEÑORA PRESIDENTE.-** Si no hay inconveniente entre los miembros de la Comisión, cederíamos la palabra al diputado Sebastián Cal.

(Apoyados)

**SEÑOR REPRESENTANTE CAL (Sebastián).-** En primer lugar, quisiera saludar a los miembros de la delegación de la Asociación de Controladores de Tránsito Aéreo del Uruguay.

En segundo término, quisiera hacer una aclaración. Si bien no soy miembro de esta Comisión, entiendo que fueron recibidos aquí, porque así lo solicitaron. Al menos la carta que tengo en mi poder dice que solicitaron la reunión con esta Comisión.

Hace pocos días, estuve en la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas, de la cual tampoco soy miembro, y allí nos visitó la Asociación de Usuarios de Adami y sugerí que invitaran a todos los actores involucrados. Así que quizás los puedan llegar a convocar a dicha Comisión. |En cuanto a lo que se dijo hace poco rato sobre que no se tomaron políticas con respecto a la aviación, eso no es del todo así, porque hace muy poco tiempo, en este Parlamento -no recuerdo si ustedes vinieron en ese momento o no, porque es un tema que los va a afectar directamente-, se votó la creación del Sistema Nacional de Aeropuertos Internacionales, por el que se van a privatizar los aeropuertos hasta por cincuenta años. Creo que ese es un cambio muy importante para la aviación en el Uruguay, tanto civil como comercial, y también la aviación militar va a tener una modificación importante. No recuerdo si la Asociación de Controladores Aéreos vino en ese momento

También hace poco, en el presupuesto nacional, se tomaron decisiones muy importantes con respecto al mantenimiento de diecinueve puestos laborales de controladores aéreos. Yo fui participe de esa etapa, por eso lo recuerdo y lo tengo tan presente. No recuerdo tampoco si en ese momento vino la Asociación de Controladores Aéreos pero sí lo hizo el grupo de controladores aéreos que se veía afectado.

Tengo entendido que hay dos radares civiles en el Uruguay. Uno en Durazno, el Thomson...

(Interrupciones)

—¿No? ¿No es así? ¿Hay más de dos radares civiles? Bien. Yo tenía entendido que había un radar civil en Durazno y otro en Carrasco, que es el Selex o el Leonardo, como creo que también le dicen. Ese es un radar que instalaron en 2014, que tenía tres años de mantenimiento comprometido con la empresa. Es decir que el mantenimiento de ese radar estuvo cubierto hasta 2017, pero desde ese año hasta ahora no se le hizo mantenimiento. Eso me preocupa tremendamente y lo anuncié en su momento, y si revisamos las versiones taquigráficas seguramente figure. En el tratamiento del presupuesto del año pasado también vi con preocupación la falta de previsión en este sentido.

Hoy me preocupa mucho la situación que vive el Uruguay con respecto al control de tráfico aéreo porque, más allá de las dificultades para el control de tráfico aéreo y para la normal operación de nuestras actividades aéreas, se está perjudicando a muchísimas fuentes laborales. Hay escuelas de vuelo que no están pudiendo funcionar normalmente y distintos tipos de actividades aéreas que están totalmente limitadas, como las actividades deportivas y demás, y hay mucha gente que vive de eso. De hecho, en Carrasco no hay menos de cinco, seis o siete escuelas de vuelo que hoy se tienen que estar turnando para poder salir a dar instrucción, y eso está perjudicando tremendamente su continuidad.

Por otro lado, sin duda está el incremento de los costos de operación de empresas de taxis aéreos y demás por tener que modificar su operación normal. También hay temas internacionales; no sé si hay algún perjuicio para el Uruguay. No sé qué tipo de perjuicio puede llegar a ocasionar este suceso que está ocurriendo. Creo que efectivamente puede llegar a haberlo.

Por otra parte, me gustaría que me aclararan cuántos radares civiles hay, porque sabía que había un Thomson en Carrasco pero entiendo que ya no funciona. Por eso pensaba que había dos: uno en Carrasco y otro en Durazno, y que hoy el de Carrasco no funciona. Me quedé un poco entreverado con la explicación; seguramente la hicieron y yo no la entendí.

Lo que tiene que ver con la recaudación también es preocupante, porque la Dinacia recauda anualmente hasta más de US\$ 60.000.000. Yo antes era muy crítico de la Dinacia porque no sabía la plata que de todo ese montón de recaudación dejaba para el mantenimiento de todos los aeropuertos del país. Entiendo que de todo eso le quedaban un poco más de US\$ 3.000.000. Entonces, decir que la Dinacia no ha hecho buen uso de sus recursos no sé si es del todo acertado, pero tampoco voy a discrepar con ustedes en cuanto a si es así o no. A mi manera de ver las cosas, la Dinacia ha hecho de tripas corazón para mantener ese montón de aeropuertos que tiene bajo su responsabilidad con la plata que le queda. Mucha gente lo desconoce, pero hay once aeropuertos internacionales en distintas modalidades, ya sea internacional a requerimiento o no.

Por otro lado, hay una discusión muy profunda en cuanto a un tema que ustedes planteaban: el pasar a manos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas o no. Yo no sé si hoy se está preparado para eso; puede haber una buena intención, pero creo que se

debe hacer una reforma muy grande del Ministerio de Transporte y Obras Públicas para poder operar mejor la aviación civil. No creo que hoy sea tan fácil decir que cambiamos el cartel de un ministerio a otro, hasta por un tema presupuestal. Hoy tenemos capitanes de la Fuerza Aérea que tienen cuatro o cinco aeropuertos a cargo y todos sabemos lo que gana un capitán de la Fuerza Aérea. ¿El Ministerio de Transporte y Obras Públicas puede pagar a un jefe de aeropuerto por cada aeropuerto? ¿Se podrá incrementar eso? Creo que también hay un tema salarial que no es fácil; no es tan sencillo decir que pasamos la Dirección Nacional de Aviación Civil de la órbita del Ministerio de Defensa Nacional a la del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, pero esa es una discusión que quedará para otro momento. A mí lo que más me interesa es lo que ocurre con el tráfico aéreo en este momento y la situación que está viviendo el Uruguay con respecto a este tema en cuestión.

**SEÑOR REPRESENTANTE ZUBÍA (Gustavo).**- En el planteo que efectúan veo numerosos temas y en varios niveles. Probablemente, hay niveles que ustedes vienen manejando desde hace tiempo, pero quien toma contacto primario con este asunto se desubica en la cancha, porque estamos hablando de algunos temas de tipo estratégico, otros de tipo táctico y otros de tipo operativo.

Entonces, voy a hacer una serie de preguntas a los efectos de interiorizarnos un poquito más. Primero, ¿cuál sería el pedido exacto que ustedes efectúan en este momento, además de venir a informar sobre la situación grave que están viviendo? Quiero saber si hay un pedido concreto.

Segundo, pregunto si han existido proyectos de ley que en algún momento se han impulsado para lograr otra ubicación institucional de la Dinacia o algún otro tipo de contralor, como mencionaba el primer disertante, en cuanto a que la Dinacia pudiera cumplir las dos funciones y ser controladora de sí misma.

Lo tercero tiene que ver con la antigüedad del tema. Hoy plantearon una alerta roja: quisiera saber cuánto hace que estamos en esta situación.

En cuarto lugar, una interrogante general. Los operadores privados son operadores mayúsculos en todos estos temas y, por la información que uno tiene, manejan una gran actividad comercial y de capital. ¿Cómo se puede explicar que esos operadores privados, que están en manos de ustedes en el área de seguridad, no tengan alguna incidencia para lograr que no estemos, de acuerdo con la información que recibimos hoy, en una situación que se podría calificar de muy riesgosa para la actividad de control de ascenso y descenso de aeronaves e, inclusive, por los tiempos que relataban que se están manejando? El diputado Cal planteó lo relativo a los radares. Quisiera comprender un poquito más el proceso porque, de acuerdo con la información que ustedes emitieron, entendí que los radares del interior del país -por el tema de que la Tierra es redonda- están cubriendo situaciones que en Montevideo, a partir de los 2.500 para abajo, no tienen cobertura. Entonces, quiero comprender cómo se maneja esa situación que me hace recordar a algunas películas de alertas en los aeropuertos en los que se descalabra el sistema. No logro comprender que hayamos vuelto a 1940. Mi psiquis no logra comprender que ese tema no haya tomado un estado público mucho más gravitante y enérgico y que las empresas privadas, sabiendo de ese problema, como lo tendrán que saber -supongo yo-, no hayan tomado cartas en el asunto para presionar a quienes haya que presionar si así correspondiera.

Esas son mis dudas conceptuales mayúsculas, habiendo entendido que ustedes están hablando de una situación de alerta roja.

**SEÑOR REPRESENTANTE NÚÑEZ FALLABRINO (Gerardo).**- Gracias a los trabajadores que han hecho una exposición muy buena e interesante sobre la problemática que hoy estamos viviendo como país. Creo que han sido absolutamente cuidadosos en categorizar la situación por la que hoy atraviesa el Uruguay, pero está claro que estamos frente a una situación crítica que pone en riesgo la seguridad operacional. Si no pasa nada grave, en todo caso, tendrá que ver justamente con la buena labor que realizan los trabajadores, ya a esta altura de manera absolutamente artesanal.

Estamos frente a un elemento de enorme dificultad que tenemos que valorar y por el que debemos preocuparnos. Me sumo a la pregunta del diputado Zubía respecto a qué solicitud ustedes entienden que podemos recoger como Comisión, a los efectos de activar mecanismos de consulta y de propuesta para que esta situación se pueda solventar y solucionar de manera concreta.

Yo estaba analizando la rendición de cuentas del año 2020 y justamente hay algo que llama poderosamente la atención, sobre lo que preguntamos al ministro de Defensa Nacional, Javier García, cuando estuvo en la Comisión de Presupuestos integrada con Hacienda. En el proyecto 731, ampliación y modernización del sistema de control de tránsito aéreo, hay una asignación de \$ 141.000.000, y vemos que se dejaron sin utilizar \$ 125.000.000. O sea, solamente se gastaron \$ 15.000.000. Entonces, si está dentro de las posibilidades que ustedes tienen hoy, la pregunta es si tienen una lectura de por qué sucedió esto; por qué frente a esta situación tan crítica que estamos viviendo se deja de utilizar casi el total de la asignación presupuestal para este proyecto. Creo que esta es una situación que amerita un llamado de atención.

Me sumo al planteamiento de establecer con la mayor precisión posible con qué tarea nos podemos quedar los legisladores de la Comisión de Defensa Nacional, que nos hemos acercado en la jornada de hoy, para contribuir a solucionar esta problemática crítica que pone en serio riesgo la seguridad operacional, como ustedes lo han estado manifestando.

**SEÑOR PASEYRO (Pablo).**- Voy a enfocarme a lo concreto: qué se tiene que llevar la Comisión. Lo técnico puede ser interesante, pero podemos estar dos horas hablando de eso.

El diputado Cal preguntaba si basta solamente con un cambio organizacional y decir que cambiamos de ministerio. No planteamos eso. Hay una gestión que se deriva de un diseño institucional. Problema de recursos no hay; cada tanto tiempo entra en crisis el sistema de aviación, la infraestructura. Es verdad, la Dinacia hace de tripas corazón con los pocos recursos que tiene. Eso es lo que se dice en general; que recauda 60.000.000 por año y le quedan 3.000.000 o 4.000.000; no tenemos esa información de primera mano.

**SEÑOR LIBRAN (Mario).**- Con respecto a la asignación de presupuesto que tiene Dinacia, me voy a volver a referir al documento que pagó para que elaborara el encargado de la OACI: el proyecto URU 08/801 para el fortalecimiento institucional de la Dinacia. En este documento figura que en el año 2012, la Dinacia recaudó 38.000.000 y gastó 43.000.000. A raíz de esto, nosotros hicimos un pedido de informes y hemos hecho varios con respecto a lo que la Dinacia recibe de presupuesto y lo que gasta. En el 2017, recibió la suma de 51.000.000 -corrijo: 53.000.000- y gastó 51.000.000, dos millones por encima de lo que le ingresó. Y el último presupuesto que pedimos -lo tenemos firmado por la propia Dinacia y podemos hacerlo llegar al señor diputado Cal; no lo estoy diciendo a título personal, sino que está hecho mediante un pedido de información pública por el juzgado y firmado por la Dinacia- fue el de 2018, en el que la Dinacia recaudó 65.000.000

y gastó 64.000.000. Por primera vez, desde que nosotros tenemos conocimiento y empezamos a utilizar el acceso a la información pública como un instrumento de búsqueda de la verdad, detrás de lo que está pasando, la Dinacia logró ingresar por encima de sus gastos, y estamos hablando de 65.000.000 sobre 64.000.000. El de 2019 no lo pedimos, y en año de pandemia es imposible tener una visión o una lectura correcta de lo que pasa en la aviación. La Dinacia ha gastado, a nuestro saber y entender, y firmado por ellos mismos como información en el marco de la ley de acceso a la información pública, más de lo que recibió en la totalidad de los rubros. Siempre gasta más de lo que le asigna el presupuesto.

**SEÑOR PASEYRO (Pablo).**- La Asociación primero quiere informar, poner en conocimiento de la situación, dar la visión de que somos los trabajadores quienes estamos lidiando con esta situación. Nosotros asumimos el rol que jugamos; somos un actor relevante, pero no somos el único actor. Queremos contribuir desde el asesoramiento y ponernos a disposición para trabajar estos temas.

Con respecto al pedido en concreto, nosotros no administramos. No tenemos un rol relevante en la gestión ni en lo concreto y tampoco se nos está consultando desde la autoridad para tomar ninguna decisión. Estamos totalmente por fuera. Lo único que se ve desde la autoridad es que hay condiciones de normalidad, pero la situación es muy diferente.

**SEÑOR REPRESENTANTE GIANOLI (Gabriel).**- Hay un dicho que dice: "Ni pelado ni con dos pelucas". Yo no creo que se haya hecho todo mal en las gestiones anteriores ni que nosotros, como nueva Administración, hayamos encontrado el resultado de esa mala gestión. Me sumo a lo que decía el diputado Zubía en cuanto a que seguimos trabajando, y que si hubiera una alerta definitiva, nadie estaría en condiciones de subirse a un avión. Creo que no existe esa irresponsabilidad de parte de todas las Administraciones. Venimos hablando desde el año 2000. Leí la versión taquigráfica de la Comisión del Senado y venimos desde el 2000 con una serie de actuaciones que ustedes entienden que no fueron las indicadas, pero que tienen un fondo.

Entonces, reiterando lo que ya dijeron los compañeros, pregunto qué acciones entienden ustedes que se deben seguir -porque hasta ahora no escuchamos ninguna de las que se deben hacer- para que, a través de esta Comisión asesora, que está en permanente contacto con las autoridades, podamos plantear lo que ustedes dicen. Si nosotros no sabemos qué es lo que ustedes entienden que debemos hacer y ustedes también comentan que no pueden actuar porque no existe el ámbito, estamos en un choque y no vamos a resolver nada.

En definitiva, para no transformar esto en un tema político buscando de quién es la culpa y para que todos -porque la coincidencia es general- trabajemos en función del mejor resultado, queremos saber qué planteos o soluciones tienen ustedes de cara a esta situación, que entienden es de emergencia.

**SEÑOR BORDERRE (José).**- Voy a tratar de contestar en orden.

El diputado Rodríguez empezó preguntando qué aeropuertos estaban en situación complicada.

Los aeropuertos que manejamos con situación complicada, que no tienen cobertura de radar en llegada ni en salida son los de Melilla, Laguna del Sauce y Carrasco, es decir, los tres principales aeropuertos del país.

**SEÑOR PEDEMONTTE (Julio).**- El diputado Rodríguez también consultó si el ADS -el sistema satelital-, es solución. No, no es solución en absoluto. Este es un sistema más

que tendría que estar incorporado a la presentación de datos. No todas las aeronaves que operan en la región lo tienen, es decir, no todas tienen la posibilidad de conectarse a través de ese sistema. Estamos hablando solamente de aeronaves equipadas con tecnología moderna: FANS 1 en adelante. Por lo tanto, para el tránsito regular de estos aeropuertos no tiene nada que ver.

Además, en este caso -al igual que con todas las otras cosas-, no solamente se trata de incorporarlo a la consola. Previamente, es necesario elaborar los procedimientos, verificar la ayuda técnica, entrenar al personal y demás. En definitiva, esto es algo que, ahora, no aporta nada y tampoco hay posibilidades, sobre todo en cuanto a tiempo, de hacer las cosas.

Por otra parte, las consideraciones del diputado Cal trascienden nuestra visión de la situación. Muchas de ellas son consideraciones personales. Algunas las compartimos y otras, no.

En cuanto a la consulta sobre los controladores que vinieron a pelear su contrato, debo decir que nosotros también lo peleamos a nivel de la Asociación. Este asunto es absolutamente independiente de la otra situación; no tiene ningún punto de contacto. ¿Que tiene que ver con una acción que la Dinacia tomó? Si la Dinacia hubiera hecho lo que le correspondía, no hubieran tenido que venir los controladores, nosotros ni nadie, a pelear la contratación de esa gente o la continuidad de todo esto.

Con respecto a lo que decía diputado Cal en cuanto a la condición de civil o no civil de los radares, señalo que para nosotros eso es irrelevante. Además, hasta es difícil de definir. Nosotros estamos dentro de la Fuerza Aérea. ¿Cuál es el radar civil y cuál es el radar militar? Quizá, yo pueda considerar que la utilización de un determinado radar es con fines militares. Ahora, eso no apunta al fondo del asunto.

(Interrupciones)

—Sí, usted lo entiende así, pero yo, como técnico con treinta y cinco años de trabajo, le puedo garantizar que puedo tener la señal de un radar militar para usos civiles. Sin embargo, es mucho más difícil que las señales que habitualmente se utilizan para atender el tránsito civil puedan servir para los radares militares.

Ahora bien: ¿el radar de Durazno puede considerarse civil? Podría; está dentro de una base militar. El radar móvil que está fijo en Santa Clara, originalmente, se compró con fines de defensa. Actualmente, de una parte de ese radar -que es el secundario- nosotros recibimos señal. ¿Tiene valor estratégico? Ninguno. Como dijimos hoy, ese tipo de tecnología exige colaboración de la aeronave. Si yo aprieto un botón, apago el equipo respondedor y puedo pasar por enfrente de una antena sin que me vean.

Por tanto, en cuanto a esa diferenciación entre civil y militar, simplemente, decimos que nosotros somos receptores de señales que hacen a nuestra herramienta de trabajo. Se habla de la propiedad, de si está dentro de un campo militar, si pertenece o no. En definitiva, todo está dentro de la Fuerza Aérea, salvo las señales que nos viene desde afuera. Podríamos estar conectados al radar de Paraná o volver a conectarnos al de Ezeiza, del que estamos desconectados desde el año 2018. ¿Son civiles? ¿Son militares? No lo sé. Tampoco creo que eso haga al fondo del asunto.

Después, quiero hacer algunas consideraciones.

Si los recursos de la Dinacia se operan de manera eficiente o no, sin duda, es una cuestión opinable, como muchas otras. Nosotros somos técnicos. Ustedes son políticos. Ustedes deberán decir, en función de sus creencias personales o de los datos de que dispongan, si es eficiente o no. Como acabamos de escuchar, se destinaron

\$ 125.000.000 a solucionar, específicamente, este tipo de cosas, pero no se utilizaron. No sabemos por qué fue así; no tenemos posibilidad de tratar este asunto con la Administración. No hablo de una negociación; simplemente, pretendemos que se nos reciba para saber qué está pasando, qué se precisa, cómo están las comunicaciones, etcétera. Como explicaba antes, eso no lo sabemos.

Con respecto a las reformas de la aviación civil, entendemos que no pasan, por supuesto, por un cambio de nombre ni por una decisión apresurada. No se puede decir: "Ahora, esto pasó. Vamos a cambiarlo. Vamos a llevarlo para acá. Lo ponemos allá". Eso responde a otro tipo de criterios de gestión.

¿Qué hay que hacer? Felizmente, en nuestra disciplina, al igual que en el resto de la aeronáutica, hay sobrada documentación internacional de cómo se hacen las cosas. No es como se hacen acá. Sería interesante que se formaran técnicos al respecto para cambiar un poco la mentalidad con la que se ha venido trabajando hasta ahora. Esto no empezó en el 2000 ni nada por el estilo; es mucho más remoto. Ni siquiera empezó con el pasaje hacia la Fuerza Aérea que, si no me equivoco, fue en el año 1975. Estos son temas mucho más profundos, que hacen a la concepción con la que se ve la aviación civil. Esas son todas decisiones políticas. Nosotros somos técnicos. Si bien tenemos una visión, que es la que a nivel mundial predomina, las decisiones políticas las toma el poder político. Entonces, nosotros estamos esperando que la política reaccione a lo que está pasando.

El otro asunto que planteaba el diputado Cal, relativo al proyecto con los aeropuertos del interior y demás, es mucho más largo.

(Interrupciones)

**SEÑORA PRESIDENTE.-** Les pido que se dirijan a la Mesa y que no dialoguen.

**SEÑOR PEDEMONTTE (Julio).-** Le pido disculpas. Me confundí de procedimiento.

Al diputado Zubía más o menos...

(Interrupciones)

—¿Qué quedó pendiente, señor diputado?

**SEÑOR REPRESENTANTE ZUBÍA (Gustavo).-** Quiero saber si hay un proyecto de ley en el cual ustedes hayan visto reflejados todos los planteos que realizan ahora.

Más allá del tema político y del tema técnico, esto es Uruguay. En nuestro país, las cosas se mezclan y hacemos alguna disquisición filosófica de que todo es un empuje entre varios. Nosotros, como políticos, podemos comprender lo técnico. Ustedes, como técnicos, también pueden. Entonces, ¿hay algún proyecto de ley?

**SEÑOR PEDEMONTTE (Julio).-** No, que nosotros conozcamos.

**SEÑOR REPRESENTANTE ZUBÍA (Gustavo).-** La segunda pregunta es: los privados que están metidos en este baile, ¿qué cartas juegan? Ustedes están planteando una situación dramática. Entonces, ¿qué pasa con los privados?

**SEÑOR PEDEMONTTE (Julio).-** Nosotros hemos tenido muchos contactos, sobre todo, con la organización que reúne a las compañías de aviación.

Por otro lado, está el tema -que es absolutamente cierto- que planteaba el diputado Cal, relativo a las escuelas de vuelo, que están siendo perjudicadas.

(Interrupciones)

—Usted habla del privado.

**SEÑOR REPRESENTANTE ZUBÍA (Gustavo).**- Estoy hablando de las empresas que manejan millones de dólares habitualmente. Manejan millones de dólares y pasan por arriba de nosotros y tienen riesgos, aterrizan y tienen riesgos. La pregunta es: ¿qué influencia tienen esos grupos?

**SEÑOR PEDEMONTTE (Julio).**- Mucho menos de la que nosotros queríamos.

Tradicionalmente, siempre apelamos a tener contacto con estas empresas, que mueven miles de millones de dólares. Cualquier avión de los que pasan implica US\$ 150.000.000 o US\$ 200.000.000, a lo que hay que agregar la operación y demás. Siempre tuvimos la esperanza de que ese aspecto se materializara, no en algún tipo de presión -a mí también me parecería incorrecto que una empresa presionara a un Estado-, sino en una interacción mucho más directa, pero hasta ahora nunca lo hemos logrado. Además, ellas tienen una visión -es mi opinión, en función de años y años de haberlas tratado- mucho más parcializada. Por lo que yo pude ver, tienen una visión más parcializada de lo que es la operación en el aeropuerto y todo lo que ocurre en el espacio aéreo, para ellas es mucho más abstracto

Otro aspecto a tener en cuenta es el de las comunicaciones. Durante muchos años tuvimos gravísimos problemas de comunicaciones y no hemos logrado que ellas tuvieran, por lo menos, una interacción con el Estado uruguayo.

**SEÑOR LIBRAN (Mario).**- Quiero acotar algo a lo que decía el señor Pedemonte.

Nosotros sí estamos hablando con la cámara que reúne a aerolíneas que operan en el Aeropuerto de Carrasco. Al mes de que estábamos con la situación crítica, los llamamos directamente para hacerles saber el problema que había y ellos nos dijeron que confiaban en la autoridad, que no iba a pasar nada y que el problema se iba a solucionar porque habían tenido una serie de reuniones. Después de estos últimos eventos, nos llamaron *motu proprio* para decirnos que eso no iba a ser así y que ya habían iniciado una ronda de solicitudes de reuniones con distintos actores porque ellos no podían manejarse en los términos en los que se está manejando la Dinacia ahora

Otro aspecto a tener en cuenta es que las aerolíneas que mueven millones y que transitan por nuestro país, se manejan, corporativamente, a través de la IATA, con la que hemos querido conversar, pero no lo hemos logrado.

El otro actor que tenemos, que es netamente de acá, es Aeropuertos Argentina 2000, al que le hemos pedido cantidad de veces reuniones para tratar estos asuntos. Yo, personalmente, no sé cuál es la visión que tienen porque no hemos logrado reunirnos nunca.

**SEÑOR REPRESENTANTE GIANOLI (Gabriel).**- Quiero dejar una constancia y hacer una pregunta.

En el período pasado, no se ejecutaron \$ 124.000.000 vinculados a la ampliación y modernización del control aéreo. ¿Ustedes tienen estimado cuál sería el costo de esa modernización? Estamos hablando de US\$ 3.000.000. La pregunta es: si se ejecutaban esos US\$ 3.000.000, ¿cambiaba algo?

**SEÑOR PEDEMONTTE (Julio).**- Es imposible saberlo. Como explicamos al principio, desde el momento en que no se sabe a ciencia cierta cómo están las cosas, menos puedo saber cuánto me cuestan.

**SEÑOR REPRESENTANTE CAL (Sebastián).**- Brevemente, voy a hacer un comentario para que también conste en la versión taquigráfica.



Creo que la delegación no debe desconocer -sobre todo, teniendo tan claros los números de la Dinacia-, que la Dinacia vuelca anualmente alrededor de US\$ 20.000.000 a Rentas Generales. Pasar de esto a estar dando pérdida, parecería un tanto extraño.

Por otra parte, me gustaría, si la Asociación tiene interés, que me hicieran llegar a mí o a la Comisión una opinión técnica con respecto a la creación del Sistema Nacional de Aeropuertos Internacionales.

**SEÑORA PRESIDENTE.-** Dado que no tenemos tiempo para seguir sesionando, también les solicito -si es posible- que nos hagan llegar los informes de 2008 y de 2012 que mencionaron en su exposición y además, una lista de las posibles soluciones que ven ustedes, tal como les solicitó el diputado Gianoli.

La Comisión les agradece su presencia. Vamos a tener en consideración toda la información que nos han brindado.

Se levanta la reunión.

≠