

DOCUMENTO DIGITAL

Cumple con los requisitos
de la Ley N° 18.600

N° 2337

C/920/2025

Montevideo, 19 de agosto de 2025

Señora Ministra de Defensa Nacional,
Sandra Lazo.

Tengo el agrado de dirigirme a la señora Ministra a fin de remitir adjunto, al amparo de lo dispuesto por el artículo 118 de la Constitución de la República y a lo consignado por la Ley N° 17.673, de 21 de julio de 2003, el pedido de informe presentado por la Representante Nacional Miriam Britos.

Saludo a la señora Ministra con mi mayor consideración.

ESTE DOCUMENTO CONTIENE FIRMAS ELECTRÓNICAS AVANZADAS DE:

LIC. SEBASTIÁN VALDOMIR - Presidente
VIRGINIA ORTIZ - Secretaria

Escanee el código QR para acceder al original digital firmado

2
Montevideo, 19 de agosto de 2025

Cámara de Representantes

Sr. Presidente

Diputado Sebastián Valdomir

Presente.

Por medio de la presente, y de acuerdo a lo previsto por el **artículo 118 de la Constitución de la República**, solicito se dé curso al presente pedido de informes al **Ministerio de Defensa Nacional**, con destino a la **Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica (DINACIA)**, a efectos de que se informe sobre los siguientes aspectos referidos al **Aeropuerto Internacional de Artigas**:

1) Mantenimiento e inversión

- Copia del plan de mantenimiento previsto para el Aeropuerto Internacional de Artigas durante los últimos cinco (5) años.
- Detalle de las inversiones asignadas y ejecutadas en ese período.
- Fundamentos técnicos y administrativos de la decisión de cerrar la pista principal 11/29 para operaciones civiles.

2) Operatividad y seguridad

- ¿Qué medidas prevé adoptar la DINACIA para restituir la operatividad total del aeropuerto? (habilitación de los PAPI, revisión y cambio de luminarias de pista, cono de viento iluminado, publicación del METAR de SUAG, etc.)
- Estado actual de la habilitación para vuelos IFR solicitada por el Aeroclub de Artigas.
- Razones por las cuales no se autorizó la solicitud del Aeroclub para realizar vuelos nocturnos con fines de entrenamiento (carta del 11 de marzo de 2025).

3) Infraestructura y obras

- Fundamentos técnicos de la negativa a autorizar la realización del Festival Aéreo de septiembre de 2025.
- Medidas previstas para reparar en forma integral la pista 11/29 y restablecer condiciones de seguridad adecuadas.
- Explicación sobre la contradicción entre la denegatoria del Festival Aéreo por motivos técnicos y la posterior convocatoria a reunión organizativa del mismo evento (7 de agosto de 2025).

4) Impacto socioeconómico y conectividad

- ¿Se realizó algún estudio sobre el impacto socioeconómico del cierre del aeropuerto para operaciones civiles?
- Número promedio anual de vuelos nacionales e internacionales registrados en los últimos 5 años en el Aeropuerto de Artigas.
- Evaluación de las consecuencias del eventual cierre definitivo para la conectividad y el desarrollo económico del departamento.
- Análisis del riesgo de monopolio operativo por parte de **Aeropuertos Uruguay**, en caso de concretarse el cierre.

Sin más, saluda a usted atentamente,



Miriam Britos

Representante Nacional del Dpto de Artigas.

CÁMARA DE REPRESENTANTES	
DEPARTAMENTO ENTRADA Y TRAMITE	
RECIBIDO	
FECHA 19/08/25.	CARPETA Nº 920/25.
HORA 14:54.	ASUNTO Nº 2116.
FUNCIONARIO <i>lep.</i>	



**Ministerio
de Defensa Nacional**

Oficio N.º 170 /Sec.Mtra./025

Montevideo, 5 de septiembre de 2025.-

Señor Director Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica

Por la presente remito a usted, Pedido de Informe N.º 2337 presentado por la Representante Nacional Miriam Britos, a efectos de que tenga a bien informar sobre lo requerido, antes del 30 de setiembre del corriente.

Saluda a usted atentamente;

Sandra Lazo

Ministra de Defensa Nacional

SEC.MTRA
SL/JN/ml



Información antes del
30/9 en el ⁵ ~~15~~
HBN

Documento: Oficio N° 170/Sec. Trámite URGENTE SI ☐ NO ☐
HNA/025

DIRECCIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL E INFRAESTRUCTURA AERONÁUTICA

A.I.C, Gral. Cesáreo L. Berisso, 08 de Setiembre de 2025

De acuerdo con lo dispuesto por el Señor Director Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, pase a:

- 30 ☒ D.G.A.C. ☐ Of. Tec. e Inf. ☐ As. Letrada ☐ A.N.T.A.
28 ☒ D.G.I.A. ☐ I.A.A. ☐ As. Notarial ☐ O.A.C.I.
☐ Dir. Secretaría ☐ C.I.D.A-E ☐ As. Eco-Financ. ☐ As. Asunt. Inter.
☐ D.A.F. ☐ A.V.S.E.C ☐ As. Jurídica ☐ Aytia. Militar
12 ☒ Of. Plan. Ppto. ☐ Junta Infracción ☐ As. RR.HH. ☐ Reg. Trámites
☐ Reg. Nac. Aeron. ☐ Of. Mis. Oficiales ☐ As. CNS ☐

Para:

- ☐ Conocimiento y demás efectos..... ☐ Su estudio y evaluación.....
☒ Producir informe..... ☐ Dar cumplimiento.....
☐ Notificación..... ☐ Dar Vista.....
☐ Ser agregado al legajo personal..... ☐ Autorizado SI ☐ NO ☐
☐ De acuerdo con lo dispuesto/solicitado.....
☐ Cumplido, vuelva..... ☐ Archivo.....
☐ Para confeccionar resolución de acuerdo a los solicitado
☐ N° 2337 C/920/2025



El Director Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica
Brig. Gral. (Av.)

LEONARDO BLENGINI



DIRECCIÓN DE PLANEAMIENTO Y PRESUPUESTO

DPP 2025 – 1000 – 024

Ref. Oficio N° 170/Sec.Mtra./025

Pedido de informe sobre Aeropuerto de Artigas

Aeropuerto Internacional de Carrasco "Gral. Cesáreo L. Berisso", 9 de setiembre de 2025.-

SEÑOR DIRECTOR NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL E INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA:

Brig. Gral. (Av.) Lic. Leonardo Blengini

Presente

De mi mayor consideración:

En función de lo solicitado por Oficio N° 170/Sec. Mtra./025 sobre el pedido de informes N° 2337 de la Representante Nacional Miriam Britos, corresponde informar por esta Dirección:

1) Mantenimiento e inversión:

a. Copia del plan de mantenimiento previsto para el Aeropuerto Internacional de Artigas durante los últimos cinco (5) años:

i. Desde 2015 se han realizado diferentes previsiones para mantenimiento de las instalaciones, pista, calle de rodaje, cerco perimetral, terminal y otras obras las que no fueron aprobadas ni en las leyes de presupuesto ni rendiciones de cuentas.-

ii. No se asignó recursos para inversiones por lo que no se ejecutó ningún crédito.-

iii. No corresponde a esta Dirección.-

2) Operatividad y seguridad:

i. No corresponde a esta Dirección.-

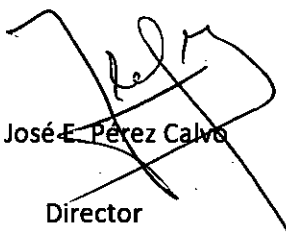
3) Infraestructura y obras

i. No corresponde a esta Dirección.-

4) Impacto socioeconómico y conectividad

i. No corresponde a esta Dirección.-

Sin otro particular le saluda atentamente:



Lic. José E. Pérez Calvo

Director



FUERZA AÉREA.

DIRECCIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL E INF. AERONÁUTICA.

DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURA AERONÁUTICA.

A.I.C. "Gral. Cesáreo L. Berisso", 12 de Setiembre de 2025.

SEÑOR DIRECTOR NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL E INF. AERONÁUTICA.

Dando cumplimiento a lo solicitado se procede a realizar el siguiente informe.

Item 1 – Mantenimiento e Inversión.

Para poner en contexto las inversiones que son necesarias para cualquier aeropuerto deben estar ajustadas a la normativa vigente que se aplican en la materia, estas son denominadas LAR (REGLAMENTACIONES AERONAUTICAS LATINAMERICANAS) siendo reglamentaciones internacionales estandares para cualquier Aeropuerto Internacional del mundo y están en concordancia con lo normado por la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI) del cual el Estado Uruguayo es miembro.

De la mano de lo mencionado y dentro de las responsabilidades de la DINACIA se encuentran las de realizar inspecciones de seguridad operacional a todos los Aeropuertos que prestan servicios a la Aviación Civil tanto gestionado por el estado como por un privado. En el marco de dichas actividades se realizó una inspección en el Aeropuerto de Artigas en el mes de enero de 2024 de la cual se obtuvo una serie de discrepancias con la normativa vigente y que debían ser atendidas a la brevedad posible por considerarse como un riesgo muy alto y que ponía en peligro las operaciones aéreas.

Estas situaciones que deben ser atendidas son:

- (a) RESA.
- (b) Franja de pista.
- (c) Datos del aeródromo.

- (d) Señal de umbral.
- (e) Vallas.
- (f) Mantenimiento de los pavimentos.

La situación en que se encontraban y se encuentran los puntos mencionados son medidos para establecer que índice de inseguridad ofrecen y como deben ser atendidos mediante el sistema de medición denominado índice de impacto en la seguridad operacional (ISOP). Este arrojó que el impacto a la Seguridad Operacional es ALTO. Debiendo presentar medidas de mitigación en un plazo de 10 días y solucionar la discrepancia en 2 meses máximo.

Se entiende que hay otras condiciones que contribuyen al aumento del riesgo, como el contar con un solo operativo, no tener servicios de tránsito aéreo y de extinción de incendios SSEI.

En función a lo anteriormente expresado a mediados del año pasado se comienzan las tratativas para poder realizar las obras necesarias. Pero debido a lo avanzado del año no fue posible conseguir los recursos financieros necesarios para las mismas, intentando este año nuevamente mediante el Plan Anual de Compra o solicitando fondos presupuestales extras los cuales tampoco se consiguieron, lo que terminó llevando a la situación actual.

A continuación, se detallan las obras y sus costos el aeropuerto de Artigas requiere

**1. En cumplimiento del LAR 154.220 Área de Seguridad de Pista RESA-
LAR 154.215 Franja de pista:**

El Aeropuerto Internacional de Artigas, cuenta con su pista principal 11-29 de longitud 1.275 m por 30 m de ancho con pavimento de tratamiento bituminoso, adecuada para aeronaves de porte medio. En el caso que nos ocupa califica como Clase 2B Instrumental no precisión. (Operación: Aterrizaje IFR). Por tanto debería contar RESA(s) de un mínimo de 90 metros de longitud desde el extremo de la franja de pista (60 m del umbral) y una anchura al menos el doble del ancho de pista correspondiente, saber: 60 metros

Para definir el alcance final de las obras se deberá efectuar un exhaustivo relevamiento de

campo, estudios de suelo, mediciones y ensayos para luego confeccionar el Plan de Acción Final; con el fin de cumplir con la Reglamentación LAR-154 Capitulo C- Características Físicas.

○ **Costo de la obra mencionada.**

No obstante, se puede estimar que las obras de Movimiento de Tierra que implica la realización de las RESAs y franja de pista se estiman en **\$ 16.019.223 - U\$S 400.000.**

Cabe mencionar que el mencionado monto NO incluye expropiaciones, lo cual deberá evaluarse.

2. En cumplimiento del LAR 154.408 c) Señal de umbral

Se sugiere la señalización horizontal de la pista, la calle de rodaje y plataforma.

○ **Costo de la obra mencionada**

Según cotización solicitada el año 2024, según la planificación de la DINACIA a la fecha dicho monto se estima en **\$ 1.401.682 - U\$S 35.000.**

3. En cumplimiento LAR 153.501 Vallas

Por disposición OACI los Aeropuertos de carácter internacional deben contar en su perímetro con un vallado de seguridad que proteja contra la incursión de personas o fauna, por razones de "safety" hacia la operación de aeronaves y de "security" ante posibles actos ilícitos. El Aeropuerto en cuestión posee un cerramiento perimetral aeroportuario con importantes debilidades, que no cumple con la reglamentación y está sumamente deteriorado.

○ **Costo de la obra mencionada: \$ 27.000.000 - USD 674.858.**

4. En cumplimiento del LAR 153.605 Mantenimiento de los pavimentos.

Para un control absoluto del desprendimiento de pequeños agregados pétreos, se sugiere la repavimentación de la Pista y Calle de Rodaje del Aeropuerto Internacional de Artigas, con mezcla asfáltica en caliente de 5,1 cm. de espesor.

○ **Costo de la obra mencionada: \$ 56.067.280 - U\$S 1.400.000**

Conjuntamente con la obra mencionada anteriormente se debe realizar reparación del pavimento de hormigón de Plataforma, limpieza y sellado de juntas y fisuras.

○ **Costo de la obra mencionada se estima en \$ 4.004.805 - U\$S 100.000.**

5. En resumen:

Obra del punto 1 costo \$ 16.019.223 - U\$S 400.000.

Obra del punto 2 costo \$ 1.401.682 - U\$S 35.000.

Obra del punto 3 costo \$ 27.000.000 - USD 674.858.

Obra del punto 4 costo \$ 56.067.280 - U\$S 1.400.000.

\$ 4.004.805 - U\$S 100.000.

Total de inv. en obras: **\$ 104.492.990 - U\$S 2.609.858.**

Por otro lado, se analiza la asignación de recursos con que cuenta la DINACIA para mantenimiento y obras en todos aeropuertos internacionales que se encuentran bajo la gestión de la DINACIA, estos son:

- **PROGRAMA 367 - POLÍTICA E INFRAESTRUCTURA AERONÁUTICA:**

- **PROYECTO 730 - EXTENSIÓN, MANTENIMIENTO Y REFUERZO EN PISTAS, PLATAFORMAS Y CALLES DE RODAJE - FINANCIACIÓN 1.2 - RECURSOS DE AFECTACIÓN ESPECIAL.**

- \$ 2.000.000,00 (Son pesos uruguayos dos millones con 00/100) como puede verse es insuficiente para hacer una pista o realizar cualquier obra.

- **PROYECTO 932 - CONSTRUCCIÓN Y MANTENIMIENTO DE AEROESTACIONES Y SUS EQUIPOS - FINANCIACIÓN 1.2 - RECURSOS DE AFECTACIÓN ESPECIAL**

- \$ 20.000.000,00 (Son pesos uruguayos veinte millones con 00/100), este crédito se destina a financiar pequeñas reparaciones de equipos, servicios de mantenimiento como son los RAPISCAN, servicios de los sistemas de comunicaciones y otros, tampoco es un crédito importante para poder destinar las necesidades del aeropuerto.

Para mantener un solo Aeropuerto Internacional en condiciones de seguridad mínimas en las operaciones aéreas ajustados a las reglamentaciones vigentes, independientemente si ese Aeropuerto maneja un flujo importante de aeronaves

diarias o si opere una aeronave al mes se requiere contar con un recurso financiero de \$ 104.492.990 mientras que la DINACIA tiene asignado 22.000.000 para todos los Aeropuertos Internacionales que deben ser gestionados por el Estado.

Al no poder conformar un plan de medidas correctivas eficaz y aplicable dentro de los plazos estipulados por las reglamentaciones vigentes, priorizando la protección de la vida humana, ante posibles siniestros que se pudieran dar en consecuencia de la mala condición de la pista, calle de rodaje y demás servicios se evaluó que lo mejor era limitar las operaciones aéreas a las que fueran de emergencia y similares.

Item 2 y 3 – Operatividad y seguridad – Infraestructura y Obras.

(a) Situación actual del Aeropuerto de Artigas.

AREA	DETALLE	SITUACION ACTUAL
ING	Cerco Perimetral (5100 m)	Cercado existente de 7 hilos, el cual no cumple normativa OACI.
	Pavimento Pista 11-29, Calle de Rodaje y Plataforma	Pavimento: Tratamiento Bituminoso que presenta fisuraciones, deformaciones y desprendimiento de material.
	Franja y Resas	El terreno ubicado en las prolongaciones de ambas cabeceras de la pista 11-29 NO ESTA regularizado y nivelado, NO CUMPLE normativa internacional. En ambas zonas laterales de la pista, se debe regularizar parte del terreno para cumplir con la FRANJA de pista reglamentaria. Actualmente NO CUMPLE NORMATIVA.
ARQ	Terminal de Pasajeros	El Techo de la terminal de pasajeros ha sido objeto de un llamado para la sustitución de todo su techado liviano que hoy en día se llueve, afectando equipamiento de escáneres y arcos de seguridad, pero no pudo ser adjudicado por falta de recursos. Todo el resto del edificio, que tiene azoteas de hormigón, ya está permitiendo el ingreso de agua, por lo que es requerible la realización de una nueva impermeabilización, para contener este problema. Esto ha degenerado en descascaramientos de paredes y cielos rasos.
	Torre de Control	Mismo tenor ocurre en esta locación, necesitando una nueva impermeabilización y el sellado de todas aberturas exteriores y vidriados, ya que, con el viento,

		escurren agua por los antepechos, estropeando revoques y pisos.
	Estacionamiento y parqueado frontal	Esta área ha quedado sin intervenciones para su mantenimiento y mejoras, aportando un "pobre" aspecto al frente de la terminal del aeropuerto.
ELE	Ayudas Visuales	La instalación de ayudas visuales tiene 7 años de servicio, reallizada por técnicos de la Dirección de Electrónica. La planta de arranque GPU está f/s. Es necesaria la instalación/renovación de faro de aeródromo y linterna de señales.
	Comunicaciones Aeronáuticas	Los equipos de Comunicaciones en su mayoría cuentan con mas de 20 años de funcionamiento continuo .Tampoco se cuenta con Grabador de voz legal .Por todo lo mencionado se entiende necesaria la renovación de todo el equipamiento de este sitio a los efectos de cumplir con las recomendaciones de la OACI y el LAR 210.
	Potencia	Instalación eléctrica de más de 30 años. Hay que hacer una puesta a punto general. Instalación de la iluminación de accesos y estacionamiento.
OPER	Planta de Combustible	Cuenta con planta de suministro de combustibles aeronáuticos (AvGas y Jet A1), lo que representa un servicio imprescindible y estratégico, en lo que respecta al rango de operación de aeronaves. Dicha planta debe ser modernizada, requiriendo un cambio de tanques, sistemas eléctricos y de filtrado, así como punteros y enrolladores.
	Señalización Horizontal	La pintura de marcas reglamentarias está tan degradada que no cumple su función

(b) Plan de Obras 2026.

AREA	DETALLE	MONTO EN PESOS (\$)	PLAZO ESTIMADO	MONTO EN DOLARES (U\$D)
ING	Cerco Perimetral (5100 m)	27.000.000	12 meses	675.000
	Pavimento Pista 11-29, Calle de Rodaje y Plataforma	71.000.000	8 meses	1.775.000
	Franja y Resas	74.250.000	4 meses	1.856.250
ARQ	Terminal de Pasajeros	5.000.000	2 meses	125.000
	Torre de Control	3.500.000	2 meses	87.500

	Estacionamiento y parqueizado	3.000.000	2 meses	75.000
ELE	Ayudas Visuales	66.000.000	12 meses	1.650.000
	Comunicaciones Aeronáuticas	20.000.000	4 meses	500.000
	Potencia	4.800.000	4 meses	120.000
OPER	Acondicionamiento de la Planta de Combustible	18.000.000	4 meses	450000
	Señalización Horizontal	1.600.000	1 mes	40000
INFRAESTRUCTURA EQUIPAMIENTO		\$ 294.150.000		7.353.750

En función al presupuesto detallado en el ítem anterior se asume de antemano que no será posible realizar todas las obras requeridas y planificadas para el año 2026.

Del análisis de los costos de cada obra en función a la disponibilidad de dinero, la DINACIA por si misma solo puede hacer frente a la pintura de pavimentos y algún bacheo de pista o plataforma, para todo lo demás se deben solicitar refuerzos de rubros o créditos extras al Ministerio de Defensa, como es la situación expresada en expediente electrónico APIA - 2025-3-41-0000404, los cuales no siempre se autorizan.

Mientras tanto y en la búsqueda de dar una solución se terminan aplicando medidas paliativas con proveedores locales como la colocación de cercos de 7 hilos o mallas de alambre tipo "ganadero" con postes de madera o buscar apoyo en las intendencias locales, el cual no siempre se obtiene y cuando se obtiene los trabajos no son realizados por gente con la pericia necesaria y terminan siendo trabajos poco eficientes que no se ajustan a las reglamentaciones vigentes.

En cuanto a la falta de personal para desempeñar tareas de SSEI les corresponde al Ministerio del Interior quien dice no contar con personal para tener permanentemente en el Aeropuerto, pero si atenderían, en caso de ser necesario, desde su base de operaciones en la ciudad. Para el personal de

operaciones se está a la espera de ingreso de personal para cumplir dichas tareas, pero no se tiene confirmación de cantidad ni cuando se hará efectivo su ingreso.

Consideramos necesario la exposición de todos estos argumentos como marco para entender que no es posible establecer por la DINACIA un Plan de Medidas Correctivas real y aplicable a corto o mediano plazo, ya que la aplicación del mismo escaparía a las posibilidades que tiene la DINACIA para hacer frente a esta situación cayendo nuevamente en un incumplimiento ante el regulador.

El problema va más allá de la conformación o no de un Plan de Medidas Correctivas, el problema realmente es que se están realizando operaciones sin la seguridad necesaria y que su desenlace, no queriendo ser dramático, pero así lo sentimos, se mide en accidentes o incidentes fatales o no. Por eso consideramos pertinente mientras se pueda establecer medidas concretas y acorde para subsanar las deficiencias encontradas en las inspecciones de seguridad llevadas a cabo y llegar a los niveles de seguridad operacional necesarios, siendo este el motivo por el no se autorizaron vuelos nocturnos, en cuanto al festival fue decisión de los interesados en no realizarlo.

Item 4 - Impacto socioeconómico y conectividad.

Análisis de Tipos y Cantidades de Operaciones (Período Enero - Julio 2025)

TOTAL DE OPERACIONES: 123

DISCRIMINADAS EN:

OPS MILITARES	OPS MIN.DEL INTERIOR	OPS CIVILES	OPS FUMIGADORES	OPS INTL
30*	10	26	45	12

* 4 SANITARIO

Según la planilla, durante el período de análisis (enero-julio 2025), el Aeropuerto de Artigas registró un total de **123 operaciones**.

18 5
16

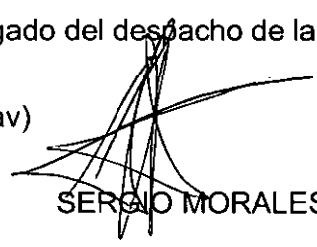
Composición de los vuelos:

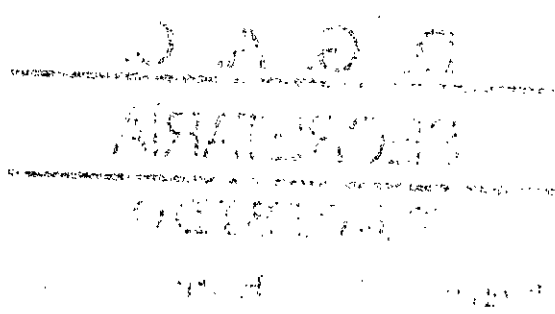
1. **Total, vuelos Aviación General: 83 vuelos, de los mismos se desprenden las siguientes operaciones:**
 1. **Aviación Agrícola: 45.**
 2. **Aviación Civil: 26.**
 3. **Internacionales: 12.**
2. **Vuelos del Estado:**
 - + **Vuelos Militares: 30.**
 - + **Sanitarios: 4.**
 - + **Vuelos Ministerio del Interior: 10.**

Lo saluda atentamente.

El encargado del despacho de la DGIA.

Cnel. (Nav)


SERGIO MORALES

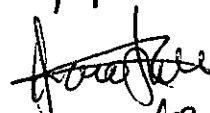

DIRECCIÓN GENERAL DE
AVIACIÓN
MILITAR

D. G. A. C.

SECRETARÍA

RECIBIDO

Fecha: 15/9/25 Hora: 1422


ARÍAS



2/10/11
18

Dirección General de Aviación Civil

DOCUMENTO: Oficio Nro. 170/Sec.Mtra./025

TRAMITE URGENTE: SI: NO:

Pedido informe Representante Sra. Miriam Britos (Artigas)

Aeropuerto Internacional de Carrasco "Gral. Cesáreo L. Berisso", 19 de AGOSTO de 2025.

De acuerdo con lo dispuesto por el Señor Director General de Aviación Civil, pase a :

- | | | | |
|--|--|---|---|
| ☐ D.T.A.C. | ☐ As. Letrada | ☒ Fomento | ☐ FAL |
| ☒ D.S.O. | ☐ As. Notarial | ☐ C.I.D.A.-E | ☐ I.A.A. |
| ☐ D.G.I.A. | ☐ As. Jurídica | ☐ Unidad de control | ☐ Junta Infracc. |
| ☐ D.A.F. | ☐ A.N.T.A. | ☐ Of. Mis. Oficiales | ☐ S.R.T. |
| ☐ A.V.S.E.C. | ☐ Of. Planeamiento | ☐ Co. Gestión Com. | ☐ J.N.A.C. |
| ☐ Ay. Militar | ☐ Reg. Nac. Aeronaves | ☐ O.A.C.I. | ☐ |

Para:

- | | |
|--|---|
| ☐ Conocimiento y demás efectos | ☐ Su estudio y evaluación |
| ☐ Producir informe | ☐ Dar cumplimiento..... |
| ☐ Notificación..... | ☐ Dar Vista..... |
| ☐ Ser agregado al legajo personal | ☐ Autorizado SI ☐ NO ☐ |
| ☐ De acuerdo con lo dispuesto/solicitado..... | |
| ☐ Cumplido, vuelva | ☐ Archivo |



MIGUEL OLIVERA

Se finaliza
entregando
de folios 12
19

DIRECCIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL E INFRAESTRUCTURA AERONÁUTICA
DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL
DIRECCIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Aeropuerto Internacional de Carrasco, Gral. Cesáreo L. Berisso, 16 de setiembre de 2025.-

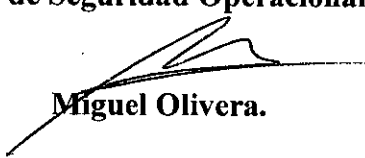
DOCUMENTO N°: Oficio N° 170/Sec.Mtra./025 Pedido Informe Representante Sra. Miriam Britos (Artigas).

	DNA	DSV	CAP	SSP	OTROS
Conocimiento y efectos	☒	☐	☐	☐	☐
Producir informe	☐	☐	☐	☐	☐
Dispuesto a fs.	☐	☐	☐	☐	☐
Solicitado a fs.	☐	☐	☐	☐	☐
Notificación	☐	☐	☐	☐	☐
Archivo	☐	☐	☐	☐	☐
Designar Equipo Certificador	☐	☐	☐	☐	☐
Para su cumplimiento	☐	☐	☐	☐	☐
Autorizado	☐	☐	☐	☐	☐

TRAMITE URGENTE ☐

Observaciones:

El Director de Seguridad Operacional
Cnel. (Av.)


Miguel Olivera.

MO. rv.

VFUERZA AEREA URUGUAYA

DIRECCIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CML E INFRAESTRUCTURA AERONÁUTICA

DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CML - DIRECCIÓN SEGURIDAD OPERACIONAL

DIVISION NAVEGACIÓN AÉREA.

DEPARTAMENTO SERVICIOS AERONAUTICOS E INFRA AERONÁUTICA



Uruguay

Aeropuerto Internacional de Carrasco, Gral. Cesáreo L. Berisso, 22 de setiembre de 2025.

Señora Directora de Navegación Aérea:

INFORME EN RESPUESTA AL OFICIO N° 170/sec.Mtra./025

Referencia: Pedido de informe N° 2337 - Representante Nacional Sra. Miriam Britos.

Asunto: Inspección Aeródromo de Artigas (SUAG) - Condiciones de Seguridad Operacional

En cumplimiento de lo solicitado mediante Oficio N° 170/sec.Mtra./025, y en respuesta al pedido de informe N° 2337 de la Representante Nacional Sra. Miriam Britos, este Departamento de Servicios Aeroportuarios, dependiente de la Dirección de Seguridad Operacional, tiene a bien informar lo siguiente, circunscribiéndose exclusivamente a los aspectos de seguridad operacional, que competen a esta dependencia.

1. Marco normativo

Los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR), surgidos del esfuerzo conjunto de la OACI, el PNUD y los Estados de América Latina, constituyen el marco regulatorio mínimo en la región para garantizar que las operaciones en los aeródromos se realicen conforme a los estándares de seguridad operacional internacionales.

En particular, los Reglamentos LAR 153 y 154 fueron aprobados e incorporados al ordenamiento jurídico interno según resolución 406-2024 estableciendo los requisitos que deben cumplir los aeródromos terrestres:

- (a) Públicos o privados abiertos al uso público.
- (b) Privados de uso restringido, cuando así lo disponga la Autoridad Aeronáutica Civil.

2. Resumen de inspección - Aeródromo de Artigas (SUAG)

De acuerdo con la última inspección realizada en diciembre de 2023, se constataron las siguientes condiciones relevantes en materia de seguridad operacional:

* Recursos humanos: el aeródromo cuenta con un solo funcionario

operativo, lo que imposibilita cubrir licencias o ausencias.

* Pistas:

- Principal 11/29 (1275 m x 30 m, pavimento bituminoso): en mal estado, con desprendimiento de piedras; operaciones de aeronaves que superan la resistencia del pavimento.

- Umbral 29 desplazado 130 m sin señalización reglamentaria.

- Secundaria 05/23: condiciones aceptables, aunque el drenaje afecta la pista principal.

* Señalización y balizamiento: deficiencias de mantenimiento y visibilidad; faltan marcas reglamentarias.

* Plataforma: con grietas y sin señalización de rodajes ni puestos de estacionamiento.

* Vallado perimetral: alambrado insuficiente, ingreso de animales; ausencia de camino perimetral.

* Franja de seguridad: cámaras sin tapas y acumulación de material suelto.

* Ayudas visuales: sistema PAPI del umbral 11 fuera de servicio, no publicado en NOTAM.

* Publicaciones aeronáuticas: discrepancia entre AIP (operaciones VFR) y existencia de procedimiento RNAV (GNSS).

* Servicios de emergencia: no cuenta con Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SEI), únicamente con extintores manuales.

* Gestión operacional: inexistencia de procedimientos documentados ni Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS).

* Notificación: no se han publicado en NOTAM condiciones críticas (umbral desplazado, material suelto).

3. Conclusiones

Del análisis de los hallazgos, se concluye que el Aeródromo de Artigas no cumple con los requisitos mínimos establecidos en los Reglamentos LAR 153 y 154, aplicables a aeródromos abiertos al uso público.

Finalmente, se deja constancia que este informe se limita a los aspectos vinculados con la Seguridad Operacional, competencia del Departamento de Servicios Aeroportuarios de la Dirección de Seguridad Operacional.

Saluda a Usted atentamente:

Insp. AGA Pablo Cortés.



Zimbra:

lmolinari@dinacia.gub.uy

Fwd: Festival Aeroclub Artigas

De : Silvana Tonello <stonello@dinacia.gub.uy>	jue, 02 de oct de 2025 14:32
Asunto : Fwd: Festival Aeroclub Artigas	
Para : Leticia Molinari <lmolinari@dinacia.gub.uy>	

De: "Miguel Olivera" <miguel.olivera@dinacia.gub.uy>
Para: "Silvana Tonello" <stonello@dinacia.gub.uy>
Enviados: Miércoles, 24 de Septiembre 2025 16:20:50
Asunto: Re: Festival Aeroclub Artigas

Gracias por la información.

Atte.

DIRECTOR DE SEGURIDAD OPERACIONAL
CNEL.(AV) MIGUEL OLIVERA

De: "Silvana Tonello" <stonello@dinacia.gub.uy>
Para: "Miguel Olivera" <miguel.olivera@dinacia.gub.uy>
Enviados: Miércoles, 24 de Septiembre 2025 11:55:51
Asunto: Festival Aeroclub Artigas

DINACIA
DGAC-DSO-DSV
Canelones, 24 de setiembre de 2025

SEÑOR ENCARGADO DE DESPACHO DE LA DGAC
Cnel. (Av.) MIGUEL OLIVERA

De acuerdo a lo conversado informo a Usted que no se ha recibido por parte de la FUDA el cronograma de eventos incluyendo a la previsión de actividad en el Aeroclub de Artigas.
Tampoco hemos recibido la Circular Mandatoria previa a cualquier festival para su análisis y autorización previa.

Atentos saludos,
Silvana Tonello
Jefe del Departamento de Personal Aeronáutico
Inspectora PEL
2 604 04 08 int. 4610



DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL
DINACIA – Uruguay

16
23

Aeropuerto Internacional de Carrasco “Gral. Cesáreo L. Berisso”, 29 de septiembre de 2025.

Sr. Director Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica,

Brig. Gral. (Av.) Lic. Leonardo Blengini:

En respuesta a lo solicitado por la Representante Nacional del Departamento de Artigas, Sra. Miriam Britos corresponde indicar lo siguiente:

1. Mantenimiento e inversión:

- En lo concerniente al plan de mantenimiento, inversiones asignadas y ejecutadas, así como fundamentos técnicos para el cierre de la pista 11/29, se está a lo informado por la Oficina de Planeamiento y la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica (DGIA) en informes que anteceden, a cuya lectura nos remitimos.

2. Operatividad y seguridad:

- Se comparte lo manifestado por la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica (DGIA) y el inspector AGA en informes que anteceden.

3. Infraestructura y Obras:

- Esta Dirección no tiene conocimiento de que se haya negado la realización de ninguna actividad del aeroclub de referencia, así como tampoco los citó para reuniones de coordinación posteriores, tal como surge del mail adjunto producido por la Encargada de Personal Aeronáutico que lleva la gestión de los festivales aéreos que realizan los aeroclubes en nuestro país.

4. Impacto socioeconómico y conectividad

- Para el cierre de las actividades del aeropuerto se tuvo en cuenta la seguridad operacional (SAFETY) que concierne a la vida de los usuarios, así como de la infraestructura edilicia y de aeronaves.
- Tal como se le informara al Aeroclub en expediente 2025-3-41-0000610 por el cual el mismo solicitara vuelos nocturnos en SUAG, surge que luego de realizados los informes técnicos pertinentes, se constató que dicho aeropuerto mantenía no conformidades que afectan la seguridad operacional (LAR 153 y 154, requisitos mínimos para aeródromos abiertos al uso público), haciendo imposible acceder a lo solicitado.
- Si bien las consecuencias del cierre definitivo del aeropuerto podrían ser significativas, ello no es la situación del aeropuerto en cuestión, sino que se estará al levantamiento de las no conformidades, a fin de que las operaciones sean seguras para todos los involucrados y no se esté en incumplimiento de la normativa nacional e internacional vigente.
- Téngase presente que de ocurrir un accidente o incidente por operaciones en un aeropuerto que mantiene “no conformidades a la normativa vigente”, acarrea no solo un riesgo mayor, sino responsabilidad del regulador que no lo impide.



Sancionado

Encargado de Despacho del Director General de Aviación Civil,

rel. (A)

Miguel Olivera



17
25

DIRECCIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL
E INFRAESTRUCTURA AERONÁUTICA
URUGUAY

Aeropuerto Internacional de Carrasco "Gral. Cesáreo L. Berisso", 29 de septiembre de 2025.

Señora Ministra de Defensa Nacional,
Sandra Lazo:

Habiéndose compilado la información requerida por la Representante Nacional del Departamento de Artigas, Sra. Miriam Britos mediante pedido de informe N° 2337, cúpleme elevar estos obrados para dar respuesta formal a la misma.

Aprovecho la oportunidad para saludarlo con mi más alta consideración y estima.

El Encargado de Despacho del Director Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica



Miguel Olivera



**Ministerio
de Defensa Nacional**

Montevideo, 7 de octubre de 2025

Señor Presidente de la Cámara de Representantes

Lic. Sebastián Valdomir

Presente.

Tengo el agrado de dirigirme a usted con el objeto de contestar el Pedido de Informe N° 2337 de fecha 19 de agosto del corriente, formulado por la señora Diputada Miriam Britos.

En cumplimiento de lo preceptuado en el artículo 118 de la Constitución de la República, se remiten los datos e informes solicitados los cuales se consignan en los recaudos que se adjuntan.

Lo saluda muy cordialmente;

Sandra Lazo

Ministra de Defensa Nacional

CAMARA DE REPRESENTANTES	
DEPARTAMENTO ENTRADA Y TRAMITE	
RECIBIDO	
FECHA 08/10/25.	CARPETA N° 9201025.
HORA 17:51.	ASUNTO N° 2839.
FUNCIONARIO up.	