

## ACTA

### REUNIÓN BILATERAL ARGENTINA-BRASIL DE LOS ORGANISMOS NACIONALES COMPETENTES DE APLICACIÓN DEL ACUERDO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE - ATIT.

En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (República Argentina) los días 14 y 15 de junio de 2018 se celebró la Reunión Bilateral Argentina Brasil de los Organismos de Aplicación del Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre – ATIT.

El Licenciado Luis Vicente Molouny Subsecretario de Transporte Automotor de la Secretaría de Gestión de Transporte del Ministerio de Transporte, en su carácter de Jefe de la delegación argentina, dio la bienvenida a las autoridades y a los representantes del sector público y privado de ambos países, al tiempo que expresó su satisfacción por el trabajo conjunto que se viene realizando, destacando la importancia que reviste el buen clima de trabajo y los sólidos vínculos establecidos que se ven reflejados directamente en los resultados de la gestión, favoreciendo la eficiencia del transporte entre ambos países.

La delegación brasileña estuvo presidida por el Sr. Noboru Ofugi, Jefe de la Asesoría Técnica para el Transporte Internacional, de la Agencia Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, en su carácter de Jefe de la Delegación, agradeció las palabras de bienvenida, destaco la hospitalidad brindada y se dispuso con su equipo de trabajo a encaminar los temas de la agenda, con el objeto de mejorar el transporte internacional.

La lista de los participantes de las delegaciones se adjunta como **Anexo I** a la presente Acta.

Se propuso un receso con el propósito de que los Jefes de las Delegaciones consideraran los puntos del temario.

El temario aprobado por ambas delegaciones se adjunta como **Anexo II**.

A continuación se trataron los siguientes temas:

#### TEMAS PASAJEROS

1. **Consolidación de información sobre líneas acordadas y operadas. Empresas, horarios, frecuencias acordadas y operadas, itinerarios (vinculación caminera), seccionamientos, fraccionamientos, puntos fronterizos, etc.**

Las delegaciones procedieron a intercambiar informaciones relativas a las líneas acordadas de transporte de pasajeros, empresas que operan los servicios, puntos

1



de origen y destino, seccionamiento, fraccionamiento, frecuencias y actos administrativos respaldatorios.

Se adjunta el listado de líneas consolidado con sus respectivos recorridos en territorio argentino geo-referenciados, los que forman parte integrante de la presente como **Anexo III**.

Ambas delegaciones acordaron para la Línea 1 Foz de Iguazú Vila Portes - Puerto Iguazú, por Puente Internacional Tancredo Neves mantener los seccionamientos en los Aeropuertos de Foz de Iguazú y Puerto Iguazú.

Asimismo, la delegación argentina señaló los siguientes requerimientos de sus empresas:

En la Línea 2 Rio de Janeiro - Buenos Aires vía Foz de Iguazú se encontraba pendiente de pronunciamiento por parte de Brasil la creación del seccionamiento en Curitiba para la empresa argentina.

Sobre este punto la delegación brasileña prestó su conformidad, con carácter experimental por un plazo de dos meses a partir de la fecha, indicándose que de no surgir inconvenientes dicho seccionamiento se tendrá por incorporado en forma definitiva. Al tiempo que solicitó lo mismo para la empresa brasileña.

Asimismo, la delegación argentina solicitó poder realizar cuatro frecuencias en el fraccionamiento Puerto Iguazú-San Pablo-Rio de Janeiro. La delegación brasileña prestó su conformidad. La implementación de la presente medida quedará sujeta a análisis interno del Estado Argentino.

En la Línea 7 Porto Alegre-Posadas.

La delegación argentina informó que aún se encuentra bajo análisis interno para evaluar su factibilidad la solicitud recibida respecto a la modificación del servicio público que opera la empresa argentina habilitada, entre la ciudad de Posadas y Porto Alegre, con prolongación a la ciudad de Camboriu en temporada, para operar durante todo el año en el recorrido prolongado. La delegación brasileña tomó nota de lo expuesto.

Con relación al pedido de convalidación de la autorización provisoria del paso fronterizo por el Puente Internacional Santo Tome-Sao Borja hasta tanto se construya el puente Internacional Alba Posse – Porto Maua, la delegación argentina manifestó atento a que no se han modificado las condiciones operativas se continuará con la operatoria actual. La delegación brasileña prestó su conformidad.

La delegación argentina acompañó un detalle de las líneas geo-referenciadas en formato gráfico, asimismo se remitirán los archivos correspondientes en soporte digital. En los mismos se utilizó una numeración específica para diferenciar los servicios fraccionados.



La delegación argentina expresó la necesidad de conformar un grupo de trabajo a los efectos de armonizar las definiciones de prolongamiento/extensión, fraccionamiento, terminal adicional y seccionamiento.

La delegación brasileña presto su conformidad y se acordó un plazo de 30 días a fin de realizar el intercambio de notas con las mencionadas definiciones.

## **2. Sistema de Refuerzos. Horarios.**

La delegación argentina ratifica el concepto de refuerzo entendido como la prestación brindada por el permisionario destinada a satisfacer el incremento de la demanda con carácter estacional o momentáneo, sin que adquiera el carácter de habitualidad, tiene como finalidad la de suplementar la oferta cuando el número de pasajeros excede la capacidad del horario normal. Se realiza como parte inescindible del servicio principal que se pretende reforzar, y deberá efectuarse con una diferencia horaria respecto del mismo, que no podrá exceder de QUINCE (15) minutos con relación al horario fijado para el cumplimiento de aquél.

Si el instituto del refuerzo adquiere habitualidad se desvirtúa como tal, pudiendo generar situaciones de desigualdad entre las empresas prestatarias de ambas banderas, generando la prestación de frecuencias no acordadas previamente.

Ambas delegaciones reiteraron lo acordado en la reunión bilateral de Curitiba, en cuanto a que no hay limitación en la cantidad de horarios a ser ofrecidos en carácter de refuerzo, siempre que sea respetado el intervalo de 15 minutos. Para ello es necesaria la comunicación previa con los organismos de aplicación.

La delegación argentina expresa que los datos referidos a refuerzos acordados, categoría de servicios y horarios comunicados por los operadores de servicios de ambos países, podrán ser visualizados en la página de consulta de horarios en el link: <https://horarios.cnrt.gob.ar>.

La delegación brasileña, a título de información, declaró que los horarios de frecuencias de las líneas internacionales también están publicados en el sitio electrónico de la ANTT (<http://www.antt.gov.br>).

## **3. Circuitos Turísticos de Temporada.**

La delegación argentina expresó su experiencia respecto de la implementación del Circuito Turístico de Temporada de carácter experimental a Brasil para la temporada estival 2017/2018, resaltando que uno de los objetivos planteados fue la optimización del parque automotor de las empresas, que al prestar un servicio ocasional debían aguardar en destino el regreso del contingente con el vehículo inmovilizado. En función de ello y a propuesta del Ministerio de Transporte, se diseñó un procedimiento a través del cual se habilita por única vez un regreso en vacío del vehículo al punto de origen al inicio del circuito y un ingreso en vacío del vehículo al punto de destino al finalizar el circuito.

Para la realización de dichos circuitos debe contarse como requisito excluyente con un contrato celebrado entre transportista y una agencia de viajes que establece el conjunto de viajes a efectuarse, en el que deben consignarse programación turística, el detalle del circuito turístico a realizarse, fecha de inicio y finalización de los viajes y vehículos asociados a los contingentes.

La empresa requirente solicita un permiso bajo el formato de "permiso ocasional de viaje al exterior en circuito cerrado" por cada contingente contratado, con indicación en el rubro "itinerario" de que este permiso forma parte de la programación acordada previamente.

Este mecanismo se puso a consideración de la Superintendencia de Transporte de Pasajeros (SUPAS) de la ANTT quien prestó su conformidad, y posteriormente fue ratificado por ambos países.

En función de la experiencia positiva Argentina (84 circuitos aprobados a 29 empresas argentinas con destino a 12 localidades brasileña y un total de 45.000 pasajeros transportados) propone mantener el carácter experimental para la próxima temporada de los circuitos turísticos con Brasil, debiéndose oportunamente evaluar los resultados de la experiencia entre ambos países.

La delegación de Brasil expresó su acuerdo, al tiempo que manifestó la necesidad de realizar una reunión tripartita en Foz do Iguazú, para analizar, junto con Paraguay, los servicios urbanos internacionales de la Triple Frontera. En cuanto a eso, la delegación argentina se manifestó favorablemente, quedando a la espera de una fecha y de la propuesta de temario.

#### **4. Servicios Urbanos Internacionales.**

La delegación argentina ratificó la importancia de contar con un régimen diferenciado de los servicios urbanos internacionales. Para ello puntualizó las características de los mencionados servicios, al tiempo que expresó que se está dando tratamiento a dicho tema en la Comisión del art.16 del ATIT.

Se adjunta como **Anexo IV** el documento de trabajo en el que se señalan los indicadores para definir un servicio urbano internacional a fin de que se tome como aporte a los efectos de definir en un grupo de trabajo la reglamentación específica para el funcionamiento de esos servicios, ello en un plazo de 60 días.

La delegación brasileña consideró oportuno avanzar con la definición de este servicio específico de transporte que exige un tratamiento diferenciado.

#### **5. Normativa Comunitaria: Limitador de velocidad, Calidad de los vehículos, Ómnibus 15 mts (piso y medio, doble piso)**



La delegación argentina explicitó los parámetros con los que deberán estar equipados los vehículos de transporte de pasajeros de cargas y mercancías peligrosas:

## **1- Transporte de Pasajeros**

- 1.1- Limitador electrónico de velocidad
- 1.2- Cinturones de Seguridad en cada uno de los asientos de los pasajeros y de los conductores.
- 1.3- Anclaje de los Cinturones de Seguridad y estructura de asientos.
- 1.4- Elemento Registrador de Operaciones (tacógrafo).
- 1.5- Profundidad mínima de ranura de la banda de rodadura de los neumáticos (1,6mm) y antigüedad de los mismos (4 años)
- 1.6- Circulo retro-reflectivo de velocidad máxima de circulación en la parte superior izquierda de la luneta (100 km/h).
- 1.7- Martillo rompe-cristales fijado en el interior de la unidad y/o Sistema manual expulsable de las ventanillas de emergencia
- 1.8- Descompresor del sistema neumático de cierre de puertas
- 1.9- Matafuegos fijados en el interior de la unidad
- 1.10- Condiciones básicas de higiene y salubridad de baños químicos
- 1.11- Bandas laterales retro-reflectivas.
- 1.12- Sistemas antibloqueo de frenos (ABS) y control de estabilidad (ESC)
- 1.13- Entre otros.

## **2.- Transporte de Cargas Generales**

- 2.1- Limitador electrónico de velocidad (90 km/h).
- 2.2- Cinturón de Seguridad
- 2.3- Cabezales de seguridad.
- 2.4- Elemento Registrador de Operaciones (tacógrafo).
- 2.5- Profundidad mínima de ranura de la banda de rodadura de los neumáticos (1,6mm) y antigüedad de los mismos (4 años)
- 2.6- Circulo retro-reflectivo de velocidad máxima de circulación en la parte trasera izquierda de la caja de carga (80 km/h).
- 2.7- Matafuegos fijados en la parte exterior de la unidad
- 2.8- Bandas retro-reflectivas laterales en la caja de carga, remolque y semirremolque.
- 2.9- Estiva de la carga y elementos de sujeción de la misma.
- 2.9- Trabas portacontenedor en semirremolques dedicados.
- 2.10- Barras laterales de protección entre ejes (remolques y semirremolques)
- 2.11- Sistemas antibloqueo de frenos (ABS)
- 2.12- Entre otros.

En lo referente al dispositivo electrónico Limitador de velocidad solicito que Brasil arbitre los medios para su implementación ya que la tecnología está disponible y no insume costos elevados. Esto contribuirá a la seguridad vial evitando los excesos de velocidad por encima de los límites autorizados



La delegación brasileña manifestó encaminar el tema y establecer un plazo para su implementación anticipada a la normativa que se está analizando en el SGT N°5, Transporte del MERCOSUR.

## **ÓMNIBUS DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE PASAJEROS**

### **1- Ómnibus de longitud total 15 metros:**

Recientemente argentina sancionó un nuevo Decreto Reglamentario de la Ley de Transito N°24.449, modificadorio del Decreto N°779/95. Entre otros aspectos el nuevo Decreto N° 32/2018 incorpora modificaciones sustanciales en materia de Pesos y Dimensiones de los vehículos de pasajeros y cargas de jurisdicción Nacional.

En lo referente a ómnibus de pasajeros de larga distancia incorpora una modificación del largo total vigente en el ámbito del MERCOSUR, pasando de 14 m a 15 m, que contempla las modalidades de:

a)- Ómnibus de Doble Piso de 4 ejes, 2+2, (doble eje direccional delantero), con capacidad de carga máxima de 10,5 t en los eje delanteros y 16,5 t en los traseros (considerando neumáticos superanchos en el eje simple trasero).

Por otra parte se está trabajando en un Proyecto de Resolución para contemplar la siguiente configuración.

b)- Ómnibus de Piso y medio de 3 ejes (1+2), alto máximo 3,80 m, con capacidad de carga máxima de 8,0 t en el eje delantero y 16,5 t en el tándem trasero (considerando neumáticos superanchos en ambos ejes de ruedas simples)

Comisión Nacional del Tránsito y Seguridad Vial.

Existe interés por parte de las empresas de Argentina en implementar configuraciones de ómnibus para el transporte internacional de pasajeros de 15,0 metros de longitud total, en los diferentes corredores habilitados, entre Argentina y Brasil.

Dada que la implementación debería ser consensuada en forma gradual, se propone iniciar una Prueba Piloto simultánea a efectos de evaluar el comportamiento de los mismos en ambos territorios.

La delegación brasileña manifestó que remitirá la información correspondiente a su país a la brevedad, al tiempo que la delegación Argentina arbitrara los medios con la Secretaria de Industria y Servicios-SIS- para activar la tramitación de las Licencias de Configuración de Modelo-LCM-.



## **6. Marbetes.**

La delegación argentina manifestó que hizo entrega de la normativa interna en relación a la identificación de equipajes, Resolución SGT N° 74/2016 junto con un cuadro comparativo con su par normativo brasileño, en el ámbito del SGT N° 5 MERCOSUR.

Reitero que el objetivo de la norma es la identificación del pasajero y su equipaje en forma única, en el marco de las políticas del gobierno entre cuyos ejes se encuentra la lucha contra el narcotráfico y el crimen organizado.

Conforme lo acordado en la LIII Reunión del SGT N° 5 MERCOSUR la delegación argentina propondrá un proyecto de Resolución GMC.

La delegación brasileña manifestó su acuerdo, al tiempo que coincidió en la importancia de la temática.

## **TRANSPORTE DE CARGAS**

### **1.- Permisos Especiales de Vialidad.**

La delegación brasileña manifestó su interés en precisar las siguientes cuestiones:

- 1) En atención a que los Permisos se limitan a un único viaje, solicita se otorguen permisos con una vigencia mayor.
- 2) Se analice la posibilidad de que los permisos puedan gestionarse en frontera para evitar la tramitación en Buenos Aires (Paso de los Libres, Puerto Iguazú, Santo Tome).
- 3) Sean autorizados permisos para vehículos con dimensiones especiales, necesarios para el transporte de cargas con más seguridad (por ejemplo el transporte de otros chasis, transformadores, etc)
- 4) Sea permitido el transporte concomitante de cargas con pesos y dimensiones especiales incluyendo los accesorios de los mismos equipos transportados.

Con respecto al punto 1) la Dirección Nacional de Vialidad Argentina señaló que someterá a análisis el requerimiento.

Con respecto al punto 2) la Dirección Nacional de Vialidad explicitó que se está trabajando en un sistema informático que permitiría gestionar los permisos on line,



dando solución a esta cuestión, cuya implementación se encuentra prevista para el mes de agosto o septiembre del corriente año.

La delegación argentina se comprometió a recepcionar una presentación por parte de Brasil fundamentando la necesidad de extender el plazo de estos permisos y la necesidad de tramitación en frontera, para luego hacerlo llegar a DNV.

Con relación al punto 3) y 4) el representante de la DNV analizará lo solicitado.

## **2.- Sistema de Remonta.**

La delegación brasileña informó que la regulación sobre el transporte en su país permite que el sistema de remonta sea realizado y manifestó que para el transporte internacional no existen impedimentos para el caso de empresas que posean permisos originarios. De esa forma, solicita permiso formal por parte de la delegación argentina, dispensando la exigencia de contar con una autorización de viaje ocasional.

La delegación argentina manifiesta que es una figura que no posee regulación normativa específica ni en el ámbito interno ni en ATIT. Se otorgaron dos permisos ocasionales a las empresas brasileñas ABC CARGAS y TRANSPORTES FROLI con carácter experimental los que tienen vencimiento con fecha 2 de octubre de 2018.

Al momento la delegación argentina se encuentra analizando junto con las empresas del sector (transporte y carroceras) el impacto de la medida. En consecuencia, la decisión final sobre la cuestión planteada será adoptada a resultas de los análisis técnicos de viabilidad comercial con fecha anterior al vencimiento de los permisos ocasionales otorgados.

## **3.- Normativa Comunitaria: Escalabilidad de los vehículos. Logística automotriz. Cargas por eje.**

Argentina informo que el nuevo Decreto N° 32/2018 incorpora modificaciones sustanciales en materia de Pesos y Dimensiones de los vehículos que transitan por la jurisdicción Nacional.

En lo referente a vehículos de carga el programa de ESCALABILIDAD DE LOS PESOS TRANSPORTADOS incrementa el Peso Bruto Total - PBT- desde las 45,0t hasta 55,5 t con el agregado de ejes y cambios de las configuraciones tradicionales de tractor con semirremolque y camión con acoplado. También incorpora las configuraciones de vehículos BITRENES doble articulados, los que van desde 60,0 t hasta 75,0 t.

Manifestó que estos cambios no rigen para el transporte internacional de cargas y solicito informar a las empresas Brasileñas que deben respetar el acuerdo MERCOSUR de Pesos y Dimensiones vigente.

  


La delegación de argentina manifestó el impedimento de realizar la Revisión Técnica Obligatoria en Talleres de Brasil debido a que los mismos no contemplan en su sistema los campos suficientes para cargar los datos de la Placa Patente. La delegación brasileña gestionará la normativa DENATRAN e INMETRO para que modifique normativa.

Por otra parte la delegación brasileña manifestó su preocupación en relación a la obligación de especificar en el Certificado de RTO "cargas peligrosas" cuando la legislación vigente no lo exige.

Con relación a este tema la delegación brasileña esclareció que su normativa interna prevé la obligatoriedad del número RENAVAM (Registro Nacional de Vehículo Automotor) en los certificados y que se encuentra gestionando junto a los organismos competentes la modificación de dicha norma.

La delegación argentina toma nota de lo planteado y lo consultará con personal de fiscalización de la CNRT a efecto de clarificar el tema.

## **TEMAS COMUNES**

### **1. Fiscalización**

La delegación argentina indicó que la CNRT se encuentra en un proceso intenso de capacitación destinado al personal afectado a los operativos de control en la utilización de herramientas tecnológicas como equipos PDA (personal digital assistant),

Mencionó además, en relación al transporte de pasajeros que ingresando al link <https://horarios.cnrt.gob.ar>, los interesados pueden acceder a informaciones sobre los horarios autorizados y registrados, refuerzos acordados y categorías de servicios. Se procede al registro de los horarios en el mencionado link cuando la comunicación de la autoridad de aplicación y la presentación de los cuadros de horarios de empresa se encuentren dentro de los parámetros de operación del permiso otorgado.

Dicho sistema puede utilizarse para consultas por parte del público interesado, las empresas y las autoridades de control.

Se puso énfasis en cuestiones de seguridad de los servicios señalando la importancia de controlar:

1) Tacógrafo; ya que la velocidad real de circulación podría no ser consistente con la información proporcionada con el mencionado instrumento de medición, para lo cual se utilizará el sistema de control de rodillos, de forma análoga al control que se realiza a las empresas nacionales.

2) Control Psicofísico: Se comenzará a realizar en la UCP - unidad de control psicofísico- un control a choferes a fin de asegurar la salud de los conductores. Se realizarán test de sustancias y alcoholemia. Los mismos se llevarán a cabo en las terminales antes de las salidas programadas.

3) Jornada de Descanso: la legislación argentina prevé doce horas de descanso desde la finalización de servicios y la toma del siguiente, lo que será fiscalizado por la CNRT, a fin de salvaguardar la seguridad vial.

La CNRT controlará los servicios autorizados, a través del sistema electrónico PDA, que será incorporado en breve a la Gendarmería Nacional Argentina. Se podrá consultar el sitio a través de la página [www.consultapme.cnrt.gob.ar](http://www.consultapme.cnrt.gob.ar)

La delegación Argentina en el ámbito del SGT N° 5 MERCOSUR propuso la realización de una fiscalización conjunta en Paso de los Libres Uruguayana y Brasil accedió a la misma en una fecha a establecer.

En cuanto al tema de la tecnología, la delegación brasileña expuso que se encuentra en implementación el canal Verde Brasil, red inteligente de percepción, acompañamiento y mapeamiento de flujos de transporte en los corredores logísticos para la producción de datos, informaciones y conocimientos para aplicación en la regulación de mercados, para la planificación logística nacional para la alimentación de indicadores económicos y financieros y para la integración con las bases de datos de agencias de gobierno y de estado. Los flujos de transporte se perciben a través de lecturas de paso de vehículos basadas en puntos electrónicos equipados con sistemas de reconocimiento óptico de caracteres de la placa de vehículo - Optical Character Recognition (OCR), combinado con formas de identificación de vehículo redundantes, lectura a través de radio frecuencia de chip acoplado al vehículo. La lectura de paso compuesta de los datos relativos a la identificación del vehículo, la temporalidad del paso y la localización georeferenciada del punto electrónico de lectura se comparan con bases de datos bajo dominio de las agencias de gobierno y de estado para la producción de informaciones y de conocimientos necesarios a las aplicaciones del Canal Verde Brasil. Las bases de datos esenciales para el control del transporte son las que se refieren a los documentos electrónicos de transporte. Además, en el caso del transporte de pasajeros, el Canal Verde Brasil también dispone de sistema de monitoreo de la posición georeferenciada de la flota, denominado Monitriip. Las ventajas del Canal Verde Brasil son las reducciones de los costos logísticos derivados de los controles sobre el transporte; la desburocratización del aparato de estado; aumento de la competitividad del producto nacional; las reducciones de los costos e inversiones del poder público en procesos de fiscalización analógica y la unificación de los controles en un único momento, es decir, al pasar del vehículo por los puntos electrónicos de lectura; el aumento del control sobre las operaciones de transporte; aumento de la seguridad; generación de informaciones y conocimientos para el perfeccionamiento del análisis de costo y beneficio de la actividad reguladora de los mercados, para la planificación de políticas públicas y de inversiones en los sectores de transporte y de logística. En

una frase, la ventaja del Canal Verde Brasil es la reducción del costo logístico. La delegación brasileña informó que las aplicaciones del Canal Verde Brasil en el mercado de transporte de mercancías por carretera ya están en etapa avanzada y que en el caso del mercado de transporte de pasajeros se realizará un proyecto piloto y que en la próxima reunión bilateral entre Brasil y Argentina la delegación brasileña apreciará los resultados de ese piloto.

## **2. Multas.**

La delegación argentina manifestó la importancia de dar solución a la temática de multas, en razón de ello propone la conformación de un grupo de trabajo ad hoc a fin de que, en primera instancia se determinen los montos adeudados por cada país diferenciándose entre transporte de pasajeros y de cargas, que se encuentren judicializados y en sede administrativa, a fin de adoptar una solución integral al nivel que corresponda. A tal fin se acuerda un plazo de 30 días para el intercambio de datos.

Asimismo la delegación argentina solicita que se respete lo acordado en 2005 referido al Régimen de Subcontratación e Intercambio de Tracción y no se multe a las empresas ello con sustento en la reunión mantenida entre los representantes de la Embajada Argentina en Brasil y los funcionarios de la ANTT con fecha 3 de junio de 2016.

La delegación brasileña asimismo manifestó su preocupación por infracciones de tránsito que están siendo sancionadas con base en el Segundo Protocolo de Infracciones y Sanciones, solicitando sea incluida la presente temática en el grupo de trabajo ad hoc.

Por su parte la delegación argentina manifestó que con el Decreto N° 32/2018 esta situación se vería subsanada respecto del uso de la doble placa patente en los equipos arrastrados, luces, círculo de velocidad, cartel indicador de vehículos con largos no convencionales, paragolpes de vehículos tractores, entre otros.

## **3. Integración de datos.**

La delegación brasileña en el ámbito de la LIII Reunión del SGT N 5 Mercosur propuso la realización de una reunión con técnicos informáticos y responsables de las áreas operativas de los organismos de aplicación, a efectos de asegurar la sintonía entre lo desarrollado y las prácticas habituales para la realización de los diferentes trámites (otorgamiento, complementación de permisos, altas, bajas y modificación de flotas) previendo asimismo la forma de llevar a la práctica la implementación de la carga inicial de datos.

La delegación argentina manifestó haber recibido el oficio N° 10/2018/Asesoría Técnica/ANTT convocando a la reunión técnica para los días 13 y 14 de julio de

2018 en Foz de Iguazú, comprometiéndose a designar a los funcionarios que participarían de dicha reunión, ello sujeto a las restricciones presupuestarias imperantes en el Estado Argentino.

#### **4. OEA.**

La delegación argentina señaló en virtud de las presentaciones efectuadas en Mercosur referidas a OEA la importancia de avanzar en la definición de los requisitos que deben cumplir los transportistas para su certificación como operadores económicos autorizados así como el establecimiento de los beneficios de ser operador OEA.

En función de ello, funcionarios de la Aduana Argentina realizaron una presentación del Régimen OEA en Argentina, que se adjunta como **ANEXO VI**.

#### **5. Actualización de contactos.**

##### **DELEGACION ARGENTINA**

##### **SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR**

Asesoría Técnica para el Transporte Internacional

Dra. Damiana Ruffa

[druffa@transporte.gob.ar](mailto:druffa@transporte.gob.ar)

Dra. Guadalupe Menga

[gmenga@transporte.gob.ar](mailto:gmenga@transporte.gob.ar)

##### **TRANSPORTE DE PASAJEROS**

Director Nacional de Transporte Automotor de Pasajeros

Dr. Lucas Sanchez

[lsanchez@transporte.gob.ar](mailto:lsanchez@transporte.gob.ar)

##### **TRANSPORTE DE CARGAS**

Director Nacional de Transporte Automotor de Cargas

Lic. Guillermo Campra

[gcampra@transporte.gob.ar](mailto:gcampra@transporte.gob.ar)

##### **DELEGACIÓN BRASILEÑA**

##### **ASSESSORIA TÉCNICA PARA O TRANSPORTE INTERNACIONAL – ASTEC**

Sr. Noboru Ofugi

E-mail: [internacional@antt.gov.br](mailto:internacional@antt.gov.br)



## **TRANSPORTE DE PASSAGEIROS**

### **Superintendência de Serviços de Transporte de Passageiros – SUPAS**

Sr. João Paulo de Souza – Superintendente

E-mail: [supas@antt.gov.br](mailto:supas@antt.gov.br)

Tel.: 55 61 3410 8166

## **TRANSPORTE DE CARGAS**

### **Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas – SUROC**

Sra. Rosimeire Lima de Freitas – Superintendente

E-mail: [suroc@antt.gov.br](mailto:suroc@antt.gov.br)

Tel.: 55 61 3410 1200

### **Gerência de Registro e Acompanhamento do Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas – GERAR**

Sr. Wilton Costa Drumond Sousa – Gerente

E-mail: [gerar@antt.gov.br](mailto:gerar@antt.gov.br)

E-mail **exclusivo** para transmissão de autorizações: [tric@antt.gov.br](mailto:tric@antt.gov.br)

Tel.: 55 61 3410 1243

## **6. Otros temas.**

### **6.1. Permisos Complementarios**

La delegación brasileña expuso que a raíz de los cambios internos suscitados se modificaron los plazos para el otorgamiento de los permisos complementarios de transporte de cargas en al menos 10 días hábiles más. Expresaron que los representantes legales de las empresas fueron informados a través del sitio [http://www.antt.gov.br/cargas/arquivos\\_old/Habilitacao\\_TRIC.html](http://www.antt.gov.br/cargas/arquivos_old/Habilitacao_TRIC.html)

Solicitaron además que la comunicación del otorgamiento de los permisos complementarios, se realice de forma concomitante tanto a las empresas como a las autoridades de transporte de Brasil. La delegación argentina prestó su conformidad.

### **6.2. Transporte de Mercancías Peligrosas.**

Sobre este tema la delegación argentina manifestó que a la fecha se encuentra solucionado el tema relacionado con la emisión del Certificado de Aptitud Técnica del Tanque Cisterna para el transporte de mercancías peligrosas a granel.

Informa que el listado de empresas Certificadoras continua vigente al igual que el Certificado de Aptitud emitido por las mismas y que ambos son reconocidos por Brasil.

Por otra parte se encuentra trabajando en una actualización de la normativa interna vigente para incorporar la clasificación de los tanques cisternas por grupos de productos autorizados a transportar.

### **6.3. Transporte de vehículos averiados.**

La delegación brasileña manifestó la necesidad de dar solución al tema del transporte de vehículos averiados, siendo una opción la transportar al vehículo averiado sobre otro vehículo (semirremolque) transportador.

Al respecto la delegación argentina propuso que el tema siga en agenda hasta tanto se tenga una definición con respecto al Régimen de Remonta.

### **6.4. COTECAR**

La delegación brasileña manifestó su preocupación por las demoras que padecen sus transportistas en el COTECAR y propone el cambio de horarios de atención en régimen normal.

La delegación argentina manifestó que de acuerdo a lo informado por el Ministerio del Interior el pliego de la licitación de la concesión de COTECAR se encuentra próximo a su publicación.

### **6.5. PAUT**

La delegación brasileña manifestó su preocupación con relación a la actualización de la información de los operadores brasileiros al tiempo que consultó respecto del estado de implementación del PAUT. Al respecto la delegación argentina manifestó sigue trabajando para lograr una pronta implementación.

La Delegación Brasileña solicitó asimismo la eliminación de los PPC (Alta de Flota) debido a la demora en la carga de sus vehículos. La delegación argentina se comprometió a analizarlo internamente.

### **6.6. Tasa Migratoria**

Ante el interés de la delegación brasileña respecto del cobro de la tasa migratoria la delegación argentina informó acerca del dictado del Decreto N° 475/2018 por el que se excluyó de los incrementos referidos a las tasas retributivas de servicios



aplicadas por la DNM, a los servicios de transporte internacional de pasajeros y cargas.

Agregó que se constituyó una mesa de trabajo conjunta entre el Ministerio del Interior y el Ministerio de Transporte en el ámbito de Jefatura de Gabinete de Ministros a fin de dar una solución definitiva al presente tema.

#### **6.7. DOCUMENTOS DE PORTE OBLIGATORIO.**

La delegación brasileña manifestó la importancia de definir los documentos de porte obligatorio para lo cual hizo entrega de un documento de trabajo en el que se detallan los mismos, el que se agrega como **Anexo VII**. Destacó que la propuesta consta en el manual de armonización de fiscalización presentado por Brasil en la LII Reunión del SGT 5 Mercosur realizada en Florianopolis.

La delegación argentina se comprometió a evaluar dicho documento y expedirse al respecto en la próxima reunión ATIT.

La presente Acta se firma en dos copias de igual tenor siendo una para cada delegación.



Luis Vicente Molouny  
**DELEGACIÓN ARGENTINA**



Noboru Ofugi  
**DELEGACION BRASILEÑA**