



REPUBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY

MINISTERIO
DE TRANSPORTE
Y OBRAS PUBLICAS

DIRECCION NACIONAL

DE

TRANSPORTE

**VI REUNION DE LA COMISION DE SEGUIMIENTO
DEL ACUERDO DE ALCANCE PARCIAL SOBRE
TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE
(COMISION DEL ARTICULO 16)**

ACTA

En la ciudad de Montevideo, durante los días 20 y 21 de marzo de 1997, en la sede del Ministerio de Transporte y Obras Públicas de la República Oriental del Uruguay, se celebró la VI Reunión de la Comisión de Seguimiento del Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (Comisión del Artículo 16), con la representación de las Corresponsalías de los países y del Organismo Internacional que figuran en el Anexo I de esta Acta.

En primera instancia el Señor Ministro Interino de Transporte y Obras Públicas de Uruguay, Ing. Conrado Serrentino, en su calidad de Presidente de la Mesa de Turno de la XIX Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transporte de los Países del Cono Sur, dió la bienvenida a las delegaciones presentes formulando votos para alcanzar avances importantes en esta reunión y agradeció la presencia de un representante de ALADI y de representantes del sector privado.

A continuación enfatizó sobre la relevancia del funcionamiento de esta Comisión por tratarse de un medio útil y apto que poseen los Ministros del sector, para intentar prevenir y solucionar los problemas inherentes al transporte.

Seguidamente invitó a formalizar la reunión mediante la designación de sus autoridades, ofreciendo el uso de la palabra a las restantes delegaciones.



REPUBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY

**MINISTERIO
DE TRANSPORTE
Y OBRAS PUBLICAS**

DIRECCION NACIONAL

DE

TRANSPORTE

En ese estado, solicitó hacer uso de la palabra la Delegación de Paraguay, la que luego de agradecer las palabras de bienvenida del Ministro anfitrión, propuso al Señor Jefe de la Delegación de Bolivia, Ing. Gerardo Jordán, para ejercer la Presidencia de la Reunión y a la Delegación de Uruguay para cumplir las funciones de Relatoría de la misma.

Esta propuesta fue aceptada por la unanimidad de las delegaciones presentes.

Instalada la Mesa de Autoridades del evento, el Ing. Gerardo Jordán agradeció la designación, formulando votos de que con el concurso de todos los delegados, la presente Reunión obtuviera los frutos esperados por los Señores Ministros y se procedió a considerar el temario de trabajo del mismo, el cual quedó conformado como consta en el Anexo II que forma parte de esta Acta.

Acto seguido se comenzó el análisis del mismo consagrándose las siguientes consideraciones y conclusiones en cada uno de los temas:

**ARTICULO 31, NUMERAL 1. VEHICULOS Y EQUIPOS QUE
INTEGRAN UNA FLOTA HABILITADA PARA EL TRANSPORTE
INTERNACIONAL**

Luego de que la Mesa de la reunión efectuó una breve reseña sobre el estado de negociación del tema, la Delegación de Uruguay expresó que a su juicio lo más trascendente de este problema resulta ser las consecuencias implícitas en la aplicación de diferentes interpretaciones sobre el alcance del Numeral 1 del Artículo 31 en su versión en idioma español y en su versión en idioma portugués.

Reiteró su convencimiento de que la diferencia indicada genera una importante asimetría en el mercado de transporte de la subregión, al manejarse conceptualizaciones materiales y formales sustancialmente distintas en los criterios para habilitar a operar en el transporte internacional por carretera, vulnerándose así el principio de profesionalización del sector ante la coexistencia y competencia en un mismo mercado de empresas de transporte que verdaderamente resultan ser meros comisionistas de la actividad.



REPUBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY

MINISTERIO
DE TRANSPORTE
Y OBRAS PUBLICAS

DIRECCION NACIONAL

DE

TRANSPORTE

Y todo ello reiterando también que de adoptarse el criterio sustentado por la versión en idioma portugués, a su juicio no tendrfa razón de existir el Numeral 2 del artículo 31, dado que allí se contempla la utilización temporal de vehículo de terceros operando bajo la responsabilidad de empresas autorizadas.

A su juicio resulta evidente que una flota permisada se habilita con vehículos propiedad de la empresa o arrendados en su uso por la modalidad de leasing, dado que esta última opción fue concebida como una flexibilización desde el punto de vista exclusivamente financiero al principio general que dispone la propiedad del vehículo.

Finalmente presentó ante el plenario de la reunión, una declaración en la que se expone sustancialmente y por escrito, la posición de la Corresponsalía de Uruguay frente al problema de la interpretación del Numeral 1 del Artículo 31 del ATIT, la que se agregó como Anexo III de esta Acta.

Posteriormente hizo uso de la palabra la Delegación de Chile, afirmando que desde su punto de vista el tema tiene dos aspectos a considerar.

Por un lado existe un aspecto semántico, de interpretación, por el que arrendamiento mercantil y leasing aparecen como dos figuras distintas, aunque ampliamente relacionadas. Arrendamiento mercantil sería lo general y leasing lo particular. Agregó que en ese orden de ideas estima que la interpretación de Brasil al contenido del numeral podría considerarse legítima.

Por otro lado, desde un punto de vista sustancial respecto del tema, la Delegación de Chile se manifestó partidaria de adoptar aquellos criterios que impliquen una mayor flexibilidad operativa y/o institucional del transporte, por lo que en definitiva se manifestó partidaria de adoptar una decisión que contemple la utilización de los dos criterios de interpretación en cuanto al alcance del Numeral 1 del Artículo 31.

Posteriormente, con el fin de resolver el fondo de la discrepancia, la Delegación de Chile propuso elevar a la consideración de la próxima Reunión de Ministros del Cono Sur una modificación al ATIT en los siguientes términos: eliminar del Numeral 1 Artículo 31 la palabra "leasing" y el paréntesis que la contiene.



REPUBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY

MINISTERIO
DE TRANSPORTE
Y OBRAS PUBLICAS

DIRECCION NACIONAL

DE

TRANSPORTE

Sometida esta propuesta específica a la consideración del plenario la misma fue apoyada por la Delegación de Brasil y rechazada por la Delegación de Uruguay.

Seguidamente hizo uso de la palabra la Delegación de Paraguay.

Manifestó su opinión de optar por el mantenimiento de un criterio lo más amplio posible en este tema. Agregó que la figura del arrendamiento mercantil simple es usada cotidianamente en su país, mientras que la figura del leasing carece de una definición jurídica específica en su legislación.

Agregó que el Organismo de Aplicación del ATIT de su país, vela en forma enfática porque la responsabilidad inherente a la prestación de un servicio por parte de una unidad habilitada en base a la figura del Arrendamiento Mercantil, recaiga en la empresa permisada tal como lo prevé el ATIT.

A su turno la Delegación de Bolivia manifestó que los criterios interpretativos para la aplicación del contenido del Numeral 1 del Artículo 31 se sustentan en las disposiciones legales vigentes en su país, vinculadas a esta figura contractual. Indicó que a su criterio un correcto manejo del tema implica necesariamente una opción flexible. Afirmó que tampoco en su ordenamiento jurídico interno existe una regulación específica del leasing como figura contractual.

Por su parte la Delegación del Perú señaló que a su juicio al ponerse entre paréntesis la palabra leasing después del término arrendamiento mercantil, se entiende que sólo se refiere al sistema leasing como única alternativa; una interpretación distinta significaría una modificación del Acuerdo.

Indicó que es pertinente señalar que de acuerdo a la experiencia recogida en el desarrollo de los servicios públicos de transporte en el Perú, los aspectos de la responsabilidad civil que se derivan de la prestación de los servicios, no son garantizados cuando participan comisionistas o fleteros amparados en contratos de arrendamiento mercantil comunes, razón por la cual en la legislación nacional que viene expidiendo sobre transporte terrestre, para el acceso a los servicios, sólo se considera vehículos propios o contratados mediante sistema de arrendamiento financiero, como una forma



REPUBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY

MINISTERIO
DE TRANSPORTE
Y OBRAS PUBLICAS

DIRECCION NACIONAL

DE

TRANSPORTE

de asegurar la idoneidad y la solvencia de la empresa, así como la responsabilidad civil que conlleva la prestación de los servicios.

Manifestó que en Perú se está desarrollando un proceso de actualización de las normas sobre transporte en el que la responsabilidad y la seguridad son aspectos básicos para la presentación de los servicios. Para el efecto se exige que el transportista sea persona jurídica y cuente con solvencia económica y técnica que debe ser garantizada con la flota vehicular. Por eso es que el Reglamento de Transporte Interprovincial de Pasajeros, exige vehículos propios o en arrendamiento financiero (para obtenerlo hay que dar garantías) y en el caso del transporte internacional se exige que sea persona jurídica y posea vehículos propios y/o en arrendamiento financiero. Seguidamente entregó una copia del Decreto Legislativo 299 y del Decreto Supremo 559-84-EF que norman en su país el arrendamiento financiero, y una nota conteniendo comentarios sobre los alcances del Numeral 1 del Artículo 31 del ATTT (Anexo IV).

Por su parte la Delegación de Argentina se manifestó partidaria de la interpretación con la que a su juicio, fue elaborado el espíritu de esta norma. Entiende esta delegación que las alternativas mencionadas por el Numeral 1 del Artículo 31 deben concretarse en la propiedad o en el arrendamiento mercantil del vehículo habilitado exclusivamente a través de la modalidad del leasing en este último caso.

Agregó que sin perjuicio de ello es su intención hacer uso inmediato de las aparentes ventajas que surgen de la interpretación dada por la Corresponsalía del Brasil al contenido del Numeral 1 del Artículo 31 en el mutuo tráfico bilateral.

Finalizando la ronda de opiniones, la Delegación de Brasil manifestó su convicción de que la interpretación dada al Numeral 1 del Artículo 31 es la correcta y que la versión en idioma portugués es igualmente válida por ser éste un idioma oficial del Cono Sur y de la ALADI. La Delegación de Brasil presentó ante el plenario, por escrito, un documento en el cual se explica claramente todos los motivos que fundamentan su interpretación del ATTT y que aclara las divergencias apuntadas en el plenario (Anexo



REPUBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY

**MINISTERIO
DE TRANSPORTE
Y OBRAS PUBLICAS**

DIRECCION NACIONAL

DE

TRANSPORTE

Por otro lado la Delegación del Brasil aclaró que no existe, a su juicio, problemas en la práctica con su flota que actúa en el extranjero y que la responsabilidad de la empresa habilitada es siempre perfectamente caracterizada, en lo que hace a la utilización de vehículos en arrendamiento mercantil.

ARTICULO 19 - NUMERAL 9 - TRANSPORTE PROPIO

Luego de una breve introducción por la que la Mesa de la reunión explicitó la consideración del tema para precisar el alcance del mismo, la Delegación de Paraguay hizo uso de la palabra manifestando que ratifica la opinión vertida en la reunión anterior de la Comisión. A su juicio no existen inconvenientes en la aplicación del numeral en cuestión por entender que el tema se encuentra claramente delimitado. Todo ello sin perjuicio de reconocer como buena la posibilidad de que la reglamentación de este artículo, aprobada en la II Reunión de la Comisión del Artículo 16 (Mayo 1987), fuere ampliada con la inclusión de un artículo por el que se instrumente que en tanto la empresa acredite la propiedad de la carga, el servicio puede considerarse como transporte propio.

Abundando en el tema, la Delegación de Paraguay trajo a colación el contenido del Artículo 35 del ATIT, dando lectura al mismo y argumentando que a su juicio las dificultades que puedan surgir respecto a la interpretación o implementación del Régimen de Transporte Propio, pueden ser subsanadas bilateral o multilateralmente.

Seguidamente la Delegación de Chile reiteró su conducta de apoyar en general los mecanismos que tiendan a flexibilizar la operación del transporte. Manifestó que resulta sorprendente como las reglamentaciones existentes desde varios años condicionan en forma muy precisa la prestación de los servicios de transporte y limitan la iniciativa de los operadores en la búsqueda de formas más eficientes de accesos a los recursos -en este caso vehículo- y de combinación de insumos para mejorar la calidad, oportunidad y cantidad de las prestaciones. En tal sentido formuló un llamado a confiar en la capacidad de tales operadores para que sean ellos los que decidan la mejor forma de dominio sobre los vehículos, de manera de lograr un mejor ajuste de la oferta a los requerimientos del mercado.



REPUBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY

**MINISTERIO
DE TRANSPORTE
Y OBRAS PUBLICAS**

DIRECCION NACIONAL
DE
TRANSPORTE

A su turno, la Delegación de Uruguay reiteró su adhesión a la interpretación literal contenida en el texto del Acuerdo y a la reglamentación a la que oportunamente se hizo referencia. A su juicio, también debe tenerse presente que existen otras restricciones impuestas por otros actores del comercio internacional. Agregó que todo lo que esta proponiendo deriva de habituales intercambios de ideas con las gremiales de transporte nacional o internacional y que las inquietudes apuntan sustancialmente a la profesionalización del transporte y no al libertinaje. Eliminar restricciones a ultranza, puntualizó, apareja propiciar situaciones de inseguridad e inestabilidad en las operaciones de intercambios de mercancías, lo cual implica perder competitividad y eficacia en el comercio mundial; quizás el punto de equilibrio se encuentra no en una eliminación de restricciones sino en una sustitución de las mismas priorizando el aspecto cualitativo sobre el cuantitativo. Concluyendo, para Uruguay la liberalización del transporte lleva implícita la profesionalización del sector.

Seguidamente la Delegación de Argentina ratifica en todos sus términos lo manifestado sobre este tema en oportunidad de celebrarse la anterior reunión de esta Comisión, esto es que a su juicio debe interpretarse estrictamente el contenido de la norma y en consecuencia que el transporte propio es aquel realizado por una empresa cuyo giro principal no es el transporte, y que se aplica exclusivamente a las cargas que se utilizan para su consumo o a la distribución de sus productos.

Finalmente la Delegación de Bolivia manifestó que el tema está definido claramente por cuanto la interpretación que se le deba dar esta descripta en el Artículo 35 del ATIT.

Como conclusión del tema, las Delegaciones de Argentina, Paraguay, Perú y Uruguay reiteran lo manifestado en la reunión anterior, declarando que, requiriéndose la complementación de los permisos para efectuar transporte propio, se reservan el derecho de aplicar el criterio que ha sido mayoritariamente compartido en aquella oportunidad.

ARTICULO 32 - INSPECCION TECNICA

La Delegación de Uruguay reiteró la importancia que a su criterio posee la inspección técnica vehicular en el transporte internacional por carretera.



REPUBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY

**MINISTERIO
DE TRANSPORTE
Y OBRAS PUBLICAS**

DIRECCION NACIONAL

DE

TRANSPORTE

En ese contexto, con el objeto de generar el consenso necesario por el que se pueda identificar y poner en vigencia niveles mínimos de exigencias para la inspección técnica vehicular del transporte regional, hizo entrega a las restantes delegaciones de un ejemplar del Proyecto de Norma Comunitaria sobre Inspección Técnica Vehicular que elaboró por encargo del Subgrupo de Trabajo N° 5 del MERCOSUR y que será analizado en su próxima reunión.

Asimismo hizo entrega a todas las delegaciones presentes de un ejemplar del Acuerdo de Alcance Parcial para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas y un documento conteniendo una propuesta de Acuerdo sobre Infracciones y Sanciones para ese tipo de transporte, que será analizado en la próxima reunión del referido Subgrupo de Trabajo.

A su turno, la Delegación de Chile puntualizó que con la misma claridad que propicio la idea de dejar las decisiones comerciales a los empresarios, afirma que la tarea del Estado en la protección de la salud y seguridad de las personas es un tema ineludible e indelegable y que en tal sentido, las inspecciones técnicas tienen una importancia principal para prevenir y controlar estas externalidades negativas, particularmente accidentes. En tal sentido resaltó la necesidad de disponer de normas técnicas homogéneas y comunes, así como de procedimientos de fiscalización en las rutas y de sanciones de infractores, que sean eficaces, objetivas y transparentes, con pleno resguardo de las garantías y derechos de las partes.

Agregó que este tema debe ser impulsado agresivamente en el ámbito de estas negociaciones.

A continuación la Delegación de Paraguay informó que las condiciones de inspección técnica vehicular en su país han cambiado sustancialmente a partir de junio de 1996. El servicio de inspección técnica fue tercerizado y al día de hoy se cuenta con el servicio de cuatro talleres en la ciudad de Asunción y cuatro en el resto del país, en manos de empresas privadas, siendo ésta una experiencia positiva hasta el día de la fecha.

A su juicio los Estados Parte del MERCOSUR estarían liberados del compromiso de remitir a la Mesa de Turno su legislación referente a la inspección técnica vehicular, en el entendido de que las mismas están contempladas en el Proyecto de Norma

ane



REPUBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY

**MINISTERIO
DE TRANSPORTE
Y OBRAS PUBLICAS**

DIRECCION NACIONAL

DE

TRANSPORTE

Comunitaria que sobre el tema entregó la Delegación de Uruguay al Plenario de esta reunión. Dicha afirmación fue ratificada por los restantes Estados Parte del MERCOSUR.

La Delegación de Bolivia consideró el tema de trascendental importancia, puesto que del mismo podrían derivar accidentes de personas; por ello las inspecciones mecánicas han pasado de la Policía Nacional de su país a talleres privados, a más que en fecha reciente se ha modificado el Código Penal estableciéndose sanciones a propietarios de vehículos cuando se determine negligencia en el mantenimiento o reparaciones de los mismos que propicien accidentes.

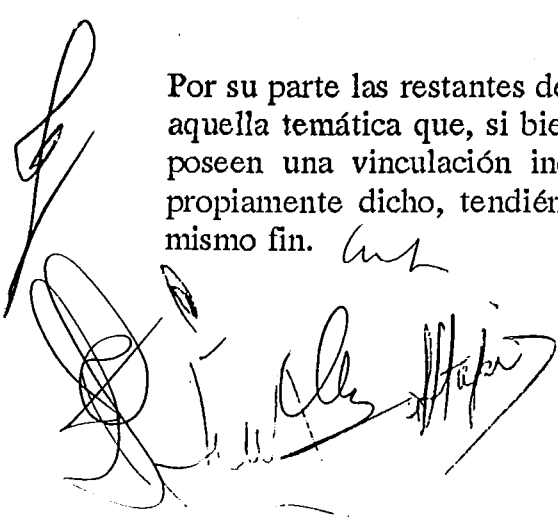
La Delegación del Perú considera necesario la armonización de las normas técnicas de inspección mecánica de los vehículos, así como sobre los controles respectivos, e informó que en su país se vienen implementando las acciones pertinentes para instrumentar la revisión técnica de vehículos automotores a través de concesionarios privados.

ARTICULO 33 - INSPECCION E INVESTIGACION

Todas las delegaciones reiteraron el compromiso asumido en oportunidad de la V Reunión de esta Comisión en cuanto a facilitar el diligenciamiento en plazo razonable, de cualquier solicitud sobre inspecciones y/o investigaciones a empresas bajo su jurisdicción.

La Delegación de Brasil, en representación del Ministerio de los Transportes, manifestó su predisposición a resolver los problemas originados en la operación de transporte de pasajeros y cargas en su competencia específica de actuación.

Por su parte las restantes delegaciones coincidieron en extender el compromiso a toda aquella temática que, si bien resulta ser competencia específica de otras autoridades, poseen una vinculación indirecta indiscutida con toda la operativa del transporte propiamente dicho, tendiéndose a evitar toda duplicidad de procedimientos con un mismo fin. *unh*





REPUBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY

**MINISTERIO
DE TRANSPORTE
Y OBRAS PUBLICAS**

DIRECCION NACIONAL

DE

TRANSPORTE

Seguidamente, la Delegación de Argentina estimó sobre este tema, que sería necesario reglamentar el procedimiento más adecuado para cumplimentar acabadamente lo dispuesto en la norma con el objeto de tornarla operativa.

**IMPLEMENTACION DE LA REGLAMENTACION BASICA UNIFICADA
DE TRANSITO**

El delegado por la Asociación Latinoamericana de Integración, a requerimiento expreso de la Mesa de la Reunión manifestó que la Reglamentación Básica Unificada de Tránsito, como todo Acuerdo de Alcance Parcial suscripto por siete países, requiere de la implementación y puesta en práctica de por lo menos cuatro estados, para considerarse en vigencia.

Al día de hoy solamente Brasil y Bolivia han notificado a la ALADI la internalización de dicho Acuerdo en sus ordenamiento jurídicos internos.

Todas las delegaciones acordaron gestionar en sus respectivos países los trámites administrativos necesarios para que el referido Acuerdo de Alcance Parcial sea puesto en vigencia administrativa a la mayor brevedad posible.

ACUERDO 1.116 (XIX)

**Líteral a.- Consideración del documento presentado por el Sector Privado de
Transporte Internacional por Carretera**

En primera instancia la Mesa de la Reunión dió lectura al documento que el Sector Privado de Transporte Internacional por Carretera del Cono Sur, presentó ante la XIX Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transporte.

Acto seguido hizo uso de la palabra en representación de los firmantes del documento en cuestión, el Cr. Sergio Blanco, quien en primera instancia resaltó la vigencia total del contenido del documento presentado en el mes de noviembre del año 1992. Manifestó que los transportistas no discrepan con la idea de discutir temas como los de liberalización y desregulación, pero que se manifiestan partidarios de una necesaria compatibilización entre dichas ideas y la realidad, teniendo en especial consideración las



REPUBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY

**MINISTERIO
DE TRANSPORTE
Y OBRAS PUBLICAS**

DIRECCION NACIONAL
DE
TRANSPORTE

características de los servicios que presta el sector. La regularidad del transporte implica una inversión y un riesgo económico que requieren de un marco de seguridad por la inversión y riesgo económico, diferente a cualquier actividad económica. Manifestó que no es el transportista quien impide el funcionamiento adecuado de la relación "tráficos-mercados", sino que son las barreras aduaneras, migratorias y fiscales las que impiden la circulación de bienes y personas. La informalidad en la prestación del servicio de transporte desvirtúa el principio de equidad y permite la fugaz aparición de ciertos prestadores en picos altos de demanda, con la asimetría que ello indudablemente implica.

La red actual del transporte terrestre regional asegura un trasiego eficaz entre los países que la integran. Afirmó que en opinión de los operadores privados el servicio regular con competencia regulada es una opción que sana el sistema de transporte todo y asegura la permanencia de la prestación de éste independientemente de cuales son las demandas requeridas. Manifestó que todo lo que se dice sobre la contratación comercial, propicia y tiende a que la figura del transportista sea gradualmente sustituida por la figura de un gestor de transporte, esto es un intermediario de la operación con todo lo que ello implica, sobre todo en lo que hace a la seguridad en la operación de transporte y a la responsabilidad del prestador de un servicio de transporte.

Concluyó manifestando la inquietud del Sector Privado del Transporte Internacional por Carretera respecto a que se pretende imprimir una mayor velocidad en las negociaciones vinculadas al sector que aquella que se desarrolla respecto a otras áreas del comercio internacional.

A su turno la Delegación de Chile manifestó que, sin perjuicio de compartir diversos conceptos contenidos en el documento, la elaboración de una política regional en la materia obliga a los representantes de los países a adoptar una perspectiva más amplia que contenga los intereses nacionales y las posturas de los gobiernos en los ámbitos económico y de política de transporte. Resaltó, por ejemplo, que es propio del rol estatal considerar el tratamiento de las externalidades inherentes a la operación de los sistemas de transporte, para una adecuada protección de la salud y vida de los ciudadanos en las áreas donde operan los servicios.



REPUBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY

**MINISTERIO
DE TRANSPORTE
Y OBRAS PUBLICAS**

DIRECCION NACIONAL

DE

TRANSPORTE

Refiriéndose al tema específico de la "profesionalización", señalado en el documento, la Delegación de Chile consideró importante precisar el concepto. A su juicio la profesionalización se mide por la calidad del desempeño que los operadores son capaces de exhibir en un mercado competitivo y que resultados positivos no se logran con restricciones de acceso a la actividad.

Todas las delegaciones, con excepción de la Delegación de Argentina que no estuvo presente en el momento de discutirse este tema, coincidieron al manifestar que el documento en cuestión contiene una serie de ideas, conceptos y principios de significativa relevancia que deberían ser sometidos a la consideración de las Reuniones de Ministros, que constituye el ámbito adecuado para la determinación de políticas regionales en materia de transporte.

Líteral b.- La 5a. Libertad en el Transporte Internacional de Pasajeros en el Ambito de los Países del Cono Sur

Líteral c.- La liberalización total en el Transporte Internacional Terrestre en el Ambito de los Países del Cono Sur

En primera instancia, a solicitud de la Mesa de la Reunión, el Señor Representante de la ALADI, expuso las conclusiones fundamentales de un trabajo desarrollado por aquella institución y que analiza la posibilidad de convertir escalas técnicas en escalas comerciales. Dicho representante manifestó la imposibilidad de dicha conversión dentro del actual marco regulatorio del Transporte Internacional de Pasajeros en el Ambito de los Países del Cono Sur (ATIT), y la necesidad de considerar la implementación de un Régimen de 5a. Libertad en este tipo de transporte dentro de un contexto general de liberalización que abarque todo el espectro económico de los países de la subregión.

Seguidamente, la Delegación del Perú sugirió determinar la profundización de los estudios sobre los aspectos filosóficos conceptuales para la implementación del Régimen de 5a. Libertad en el Transporte Internacional por Carretera, al tiempo que optar propiciar un firme impulso a todas las negociaciones vinculadas a esta temática a través del ámbito bilateral. Asimismo informó que en el mes de enero del presente año los países del Grupo Andino aprobaron las Decisiones N° 398 y 399 inherentes al Transporte

ana



REPUBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY

MINISTERIO
DE TRANSPORTE
Y OBRAS PUBLICAS

DIRECCION NACIONAL
DE
TRANSPORTE

Internacional de Pasajeros y de Mercancías respectivamente, en las que se permite el ejercicio de la 5a. Libertad.

Posteriormente la Mesa de la Reunión otorgó el uso de la palabra a los delegados del Sector Privado.

Los transportistas manifestaron su convencimiento de optar por una fuerte profesionalización del sector y por una alta especialización de atención de los mercados. Agregaron que a su juicio en la actualidad los servicios de la región pueden complementarse eficientemente y propender hacia una firme especialización en la atención del usuario.

Manifestaron que si la meta a alcanzar es un transporte eficiente, altamente competitivo, al alcance económico del usuario y con una adecuada contraprestación para el transportista, no pueden suponerse ineficiencias como método. Afirmaron que resulta hasta lógico que los sectores públicos y privados de países del norte del Continente se manifiesten partidarios de implementar regímenes liberalizadores extremos, en tanto y en cuanto es en el sur del Continente en donde existe el "verdadero" transporte por carretera de la región y sólo por aquellos sistemas o mecanismos podrían ingresar en él. Tampoco resulta menos cierto que otros modos de transporte, sea por ferrovía, sea vía aérea, cuentan con precios competitivos respecto al transporte por carretera; pero en estos casos, no se respeta la relación "costos-precios" de los servicios, por lo que debería tenerse presente que mientras eventuales pérdidas de aquellos modos terminan pagándose por la sociedad toda, las eventuales pérdidas del transporte por carretera son solventadas exclusivamente por el transportista, como debe ser.

En definitiva, en todo este contexto, se manifestaron en abierta oposición a la aplicación de un régimen de 5a. libertad o la transformación de las escalas técnicas en comerciales en el transporte de pasajeros en el ámbito del Cono Sur, así como de la implementación de una liberalización total irrestricta en todo el transporte por carretera de la región, no por estar en contra de un rótulo, o de una moda, sino por no apoyar una filosofía, una idea conceptual que, a su juicio, vulnera la regularidad, la formalidad y consecuentemente la seguridad institucional y económica que toda prestación de un servicio de transporte debe poseer.

CME

[Firmas manuscritas]



REPUBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY

MINISTERIO
DE TRANSPORTE
Y OBRAS PUBLICAS

DIRECCION NACIONAL

DE

TRANSPORTE

Posteriormente la Delegación de Chile manifestó que tanto el tema de la 5a. libertad como el de la liberalización total del transporte regional, tienen sentido y plena justificación en un contexto general de revisión de todo el sistema de regulaciones que afectan al transporte.

A su juicio es trascendente continuar avanzando en estos temas de fondo y en ese sentido propuso al plenario de la reunión la elaboración de un documento, de una ponencia, en la que se identifique una línea de acción concreta para ser discutida en una próxima Reunión de Expertos y posteriormente presentada a la Reunión de Ministros. Ofreció además el concurso de su Corresponsalía para la coordinación de dicho trabajo.

A su turno la Delegación de Paraguay afirmó que a su juicio, para poder avanzar en toda esta temática, es necesario analizar el impacto que la aplicación de estos regímenes provocarían en el sistema de transporte por carretera actual de nuestra región.

Agregó que puede resultar interesante efectuar un relevamiento de las experiencias registradas en otros ámbitos y en otras regiones respecto a las repercusiones derivadas del mismo, en el entendido de que sólo con pasos pequeños pero firmes podrán alcanzarse resultados concretos.

Por su parte la Delegación de Brasil solicitó un lapso prudencial para encaminar consultas específicas con los empresarios de su país. Agregó que culminada esas consultas, la Corresponsalía elaborará un compendio en el que se manifestará su opinión respecto a toda esta temática y que será presentado en la próxima Reunión de Expertos.

Posteriormente la Delegación de Bolivia manifestó su preocupación por los avances que en esta temática y en la del resto del Temario, esta Reunión de la Comisión del Artículo 16 ha logrado. Entendió que esta instancia técnica de negociación no puede ni debe limitarse a identificar un problema y elevarlo sin solución concreta a la instancia política de decisión.

Finalmente las Delegaciones de Argentina y Uruguay en general se manifestaron de acuerdo con todas las opiniones anteriores. Entienden que toda esta temática de la



REPUBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY

**MINISTERIO
DE TRANSPORTE
Y OBRAS PUBLICAS**

DIRECCION NACIONAL

DE

TRANSPORTE

liberalización del transporte necesariamente debe interrelacionarse con todo un contexto general conformado por un lado por las negociaciones multilaterales macroeconómicas regionales y por otro por las negociaciones también multilaterales que en materia de servicios hoy día se dan en el ámbito regional y mundial.

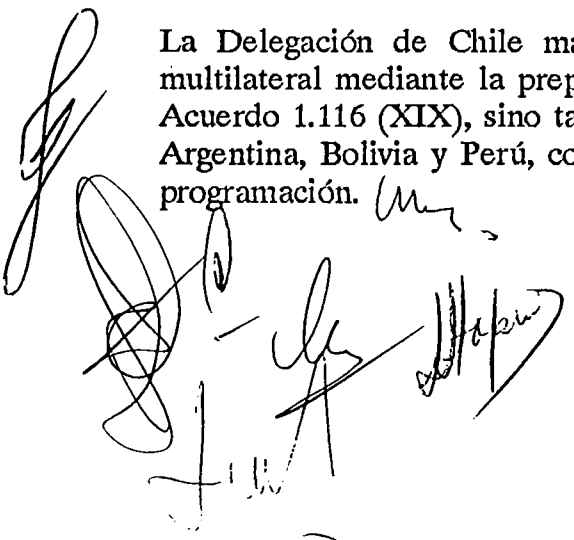
En opinión de ambas Delegaciones, por tanto, las condiciones macroeconómicas, comerciales e institucionales necesarias para que pueda darse cumplimiento al mandato de los Señores Ministros, hoy no están dadas, al menos si, como para ambos países, se pretende obtener igualdad de tratamiento, oportunidades y condiciones para cumplir una actividad como el transporte en libre competencia.

Agregaron que los propios actores principales de todo esto, como lo son los transportistas, lo han manifestado expresamente en esta misma reunión; por tanto, a su juicio puede resultar interesante comenzar a delinear los principios sustanciales para una política regional de transporte que tenga por objeto, no un afán irrestricto de liberalización, sino una firme y clara intención de propiciar aquellas condiciones básicas de libre competencia en igualdad de condiciones y oportunidades.

En este estado, las delegaciones acordaron encomendar a la Corresponsalía de Chile la elaboración de un documento básico sobre el tema de la liberalización del transporte para ser presentado a la próxima Reunión de Expertos, preparatoria de la XXI Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transporte del Cono Sur. Dicho documento debería contener entre otros, el diagnóstico de la situación del transporte a nivel regional, la descripción de los instrumentos mas eficientes para dicha liberalización y la opinión del Sector Privado sobre tales instrumentos.

VARIOS

La Delegación de Chile manifestó su voluntad de avanzar no solo en el plano multilateral mediante la preparación de la propuesta señalada en el literal b y c del Acuerdo 1.116 (XIX), sino también en negociaciones bilaterales con Brasil, Uruguay, Argentina, Bolivia y Perú, con cuyas delegaciones ya se están tomando contactos de programación.





REPUBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY

MINISTERIO
DE TRANSPORTE
Y OBRAS PUBLICAS

DIRECCION NACIONAL
DE

TRANSPORTE

Específicamente con Bolivia expresó su intención de eliminar los cupos que actualmente existen, y con Uruguay manifestó su complacencia por similar intención de parte de sus autoridades.

Ambas situaciones se espera formalizar a la brevedad como pasos concretos a otorgar mayores oportunidades al desarrollo de los mercados de transporte específicos.

Finalmente quizo agradecer al país anfitrión y destacar el brillante desempeño Ing. Gerardo Jordán como Presidente de esta Reunión, así como resaltar el aporte de los representantes del Sector Privado, especialmente de la Delegación de Chile.

A continuación, el Presidente de la Reunión se dirigió con carácter particular a los Señores Empresarios del Transporte, indicando que los Señores Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur han tenido la feliz **iniciativa** de aprobar una Resolución en base al Acuerdo "ALADI-UNCTAD", en el **sentido de** propender al fortalecimiento o a la creación de los Comités Nacionales de **Facilitación** del Transporte y el Comercio.

Estos Comités sin duda coadyuvarán en las soluciones de los problemas que afectan al **Sector** Empresarial.

Finalizó indicando que Bolivia ya solicitó de ALADI para la creación del Comité mencionado.



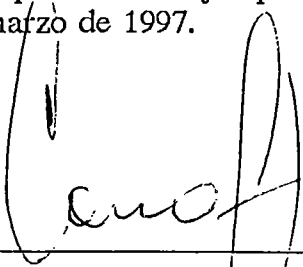
REPUBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY

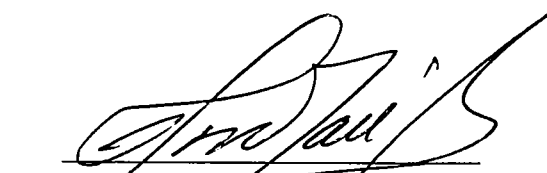
MINISTERIO
DE TRANSPORTE
Y OBRAS PUBLICAS

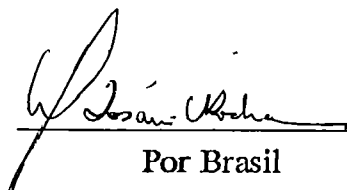
DIRECCION NACIONAL
DE

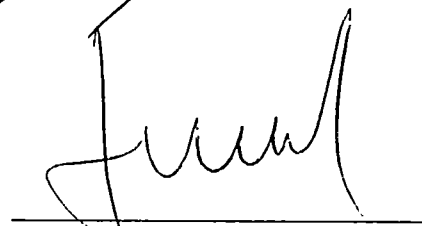
TRANSPORTE

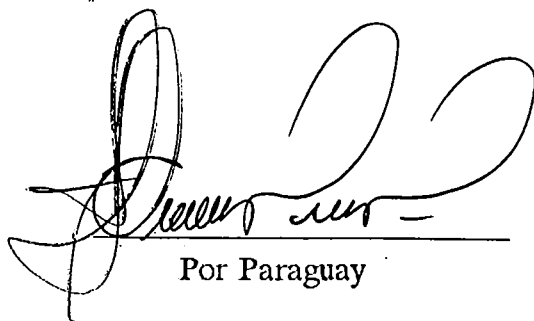
Habiéndose culminado el tratamiento objeto de esta Reunión, se procedió a la suscripción de un ejemplar original de la presente Acta, siendo la hora 15:00 del día 21 de marzo de 1997.

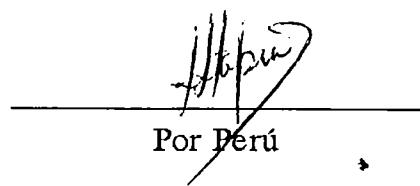


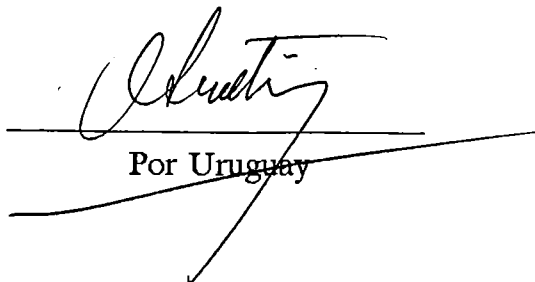
Por Argentina

Por Bolivia

Por Brasil

Por Chile

Por Paraguay

Por Perú

Por Uruguay