

ACTA

En la Ciudad de Buenos Aires, República Argentina, en la Sede del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, durante los días 25 y 26 de Septiembre de 1997, se celebró la Reunión Bilateral de los Organismos de Aplicación del A.T.I.T., con la presencia de las Delegaciones de Chile y la República Argentina integradas según detalle obrante en el Anexo I de esta Acta y con el objeto de considerar el Temario de Trabajo incorporado como Anexo II a la misma.

El Señor Subsecretario de Transporte Terrestre, Don Gustavo ALVAREZ en nombre del Secretario de Transporte Doctor Armando N. CANOSA, y en el suyo propio, dio la bienvenida y expresó su agradecimiento al señor Ministro de Transporte de Chile, Claudio HOHMANN, funcionarios y empresarios que conforman las delegaciones, destacando la importancia de la tarea a desarrollar durante las jornadas, resaltando la participación del Señor Ministro de Transporte de Chile, lo cual jerarquiza el nivel de la presente reunión.

A continuación hizo uso de la palabra el Señor Ministro de Transporte de Chile, quien manifestó su complacencia en participar de la presente reunión, manifestando que se trata de una oportunidad auspiciosa para el logro de los objetivos comunes. Resaltó la importancia de proceder al tratamiento oportuno y adecuado de los temas incluidos en la agenda de la reunión, destacando la relevancia del transporte como elemento fundamental en la cadena de producción y como instrumento para minimizar el costo final de los bienes.

Asimismo, a modo de ejemplo, hizo especial mención de los importantes avances logrados en el del transporte aéreo, la apertura de los mercados y las denominadas políticas de cielo abierto, con su directo impacto en la disminución de costos y aumento en la calidad de los servicios.

Si bien el transporte terrestre conlleva una problemática distinta resulta válido el desafío de situarnos a la altura de las circunstancias que plantea el desarrollo económico evitando que el transporte constituya una actividad donde los recursos no sean debidamente aprovechados.



Resulta necesario propiciar una política activa de integración económica, precisando que el exceso de regulación inhibe la capacidad del transporte. Expresa que la estrategia Chilena se orientó hacia la desregulación señalando asimismo avances en materia de reglamentaciones técnicas, como por ejemplo el convertidor catalítico para los automóviles que operan en Santiago. Destacó la importancia de reflejar estas enunciaciones generales en los acuerdos que se alcancen, dando materialidad a los mismos. Además de mejorar la eficiencia en el traslado de personas y bienes.

Finalizó su alocución agradeciendo la bienvenida del Señor Subsecretario de Transporte Terrestre de la República Argentina.

Garantías de Tránsito

El Ministro de Transporte de Chile manifiesta su preocupación por la diferente interpretación de normas y procedimientos que ocurren en la operación cotidiana indicando que ello se traduce en interferencias que afectan al desplazamiento de vehículos y aumentan los costos de operación. Señala que resulta imprescindible encontrar un mecanismo directo y operativo que contribuya a resolver en forma eficaz y oportuna estas interferencias.

Agrega que el crecimiento de los tráficos y del intercambio general entre Chile y Argentina obliga a anticiparse a la ocurrencia de nuevos conflictos y a establecer dicho mecanismo para actuar directamente en la solución de problemas y de paso evitar que las máximas autoridades tengan que prestar atención a aspectos operativos y cotidianos de la prestación de servicios.

A continuación el Señor Subsecretario de Transporte, Don Gustavo Alvarez, preciso, que coincide en la necesidad de encontrar un mecanismo permanente de resolución de conflictos. En tal sentido propuso la designación de un delegado por país y un mecanismo cotidiano de consulta encaminado a la resolución de conflictos. Sin perjuicio de compartir la necesidad de celebrar reuniones bilaterales con una periodicidad de SEIS (6) meses, señala importancia de que la periodicidad de las mismas se vea además enriquecida con el trabajo cotidiano de los delegados de cada país, con el propósito de institucionalizar las propuesta y darles su correspondiente mecánica de trabajo.

A su vez el Ministro de Chile señaló, que desde la última Reunión celebrada en la Ciudad de Santiago de Chile en 1994, las autoridades asistente

X

convinieron en forma menos explícita la necesidad de celebrar estas reuniones bilaterales de trabajo. Planteó un "mea culpa", por no haberse logrado plasmar la propuesta. Asimismo el Señor Subsecretario de Transporte manifestó el acuerdo entre las partes de concretar esta propuesta, expresando que todo sistema necesita un proceso de maduración, viéndose como una realidad la responsabilidad de los gobiernos en mejorar la gestión de la actividad en su conjunto.

La propuesta concreta es que cada delegado mantenga una fluida comunicación con su par, con el propósito de optimizar la resolución de los inconvenientes que pudieran suscitarse.

El Señor Ministro de Chile Claudio HOHMANN, sugiere que sin perjuicio de la designación de un delegado por país se participe a las autoridades de cada región para evitar que el diseño del mecanismo termine por agobiar a una sola persona, y se solucionen temas puntuales.

Hace uso de la palabra el Señor Embajador de Chile, expresando su pensamiento a través de la frase "la economía sigue a la política", manifestando que las relaciones entre Argentina y Chile se encuentran en una situación política excepcional, pero que aún siguen pendientes "varias asignaturas", entre ellos el tema del transporte.

Asuntos Aduaneros.

El señor Ministro de Chile Claudio HOHMANN expresó que en Argentina existen situaciones acordadas en el tratado del MERCOSUR, que no podrían ser aplicadas en Chile, por carecer éstas medidas de sustento legal, pues no se basan en acuerdos regionales ni bilaterales suscriptos, en el marco del A.T.I.T. y solo corresponde su aplicación para los países del MERCOSUR.

Sin perjuicio de lo anterior señala que disposiciones de ese tipo condicionan la operación de algunas empresas, imponiéndole mayores costos en forma discriminatoria.

El Señor Subsecretario de Transporte D. Gustavo ALVAREZ, expresa, con respecto a este tema que se busquen los caminos para solucionar el problema y que se está trabajando en este sentido con buena voluntad para llegar a un Acuerdo.



La representación Argentina de Aduanas, se refiere al Artículo 11 del Convenio y a la Resolución 1666/97, interpretando que nos encontramos dentro del ámbito del mismo.

Hace referencia también a la garantía que implica para el país la exigencia de la flota mínima, ante ilícitos que puedan llegar a detectarse.

Informa asimismo de la exigencia de la Aduana de Chile de nacionalizar en frontera, como así también sobre la obligatoriedad de la flota mínima en trato a los demás países miembros del Mercosur.

Chile indica que no tiene Aduanas interiores por lo angosto de su territorio, pero en cambio tiene operando un sistema denominado "Trámite anticipado" que evita demoras en fronteras y que permite a los vehículos que escogen dicha modalidad no detenerse en la aduana de ingreso.

Ante la situación planteada la Delegación Argentina conviene en postergar la obligatoriedad de la flota mínima con respecto a la República de Chile, hasta el 31 de diciembre del corriente año, hasta tanto se logre un acuerdo en la materia por ambas partes. La Delegación Chilena concuerda en la búsqueda de una solución al tema.

Transporte de Carga

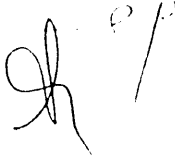
La Delegación argentina plantea las siguientes dificultades:

a- Posibilidad que el tracto camión baje desde la avanzada aduanera de Los Libertadores hasta Los Andes, mientras se tramite la documentación aduanera, quedando el semi-remolque con la mercancía en un lugar previo al control aduanero y bajo la responsabilidad del transportista.

Los representantes de la Aduana chilena, manifiestan que en principio no habría dificultades para otorgar un salvoconducto provisorio para el ingreso del tracto camión hasta Guardia Vieja o Los Andes, entendiéndose que se trata de casos puntuales. Por otra parte, se compromete comunicar esta autorización a la aduana de Los Andes.

Lo anterior, es sin perjuicio de la competencia que le afecta en el ejercicio fiscalizador de otros organismos institucionales.

b- Mayor infraestructura para la Aduana de Los Andes para albergar una cantidad creciente de camiones.



Sobre el particular, se expresa que la Aduana de Los Andes ha aumentado considerablemente su capacidad, disponiendo en la actualidad de ocho bodegas. Además, se hace presente que con el incremento del trámite anticipado de los documentos de destinación aduanera tramitados en la aduana de Los Andes, este problema tiende a minimizarse, más aún si se considera que esta modalidad de trámite en la actualidad alcanza el 75 %, tendiendo a aumentar aún más, con lo cual permite que una cantidad cada vez menor pasen a la aduana de Los Andes desde la avanzada de Los Libertadores. Por otra parte, cabe hacer presente que el examen físico asciende a un 3 % aproximado de los documentos tramitados y se efectúa de acuerdo a parámetros de "selección inteligente".

c- Aumento del plazo de 24 horas para el arribo de los camiones desde la avanzada Los Libertadores hasta los puertos de San Antonio o Valparaíso para su embarque a ultramar.

Respecto a esta materia, se hace presente que el plazo de las 24 horas es más que suficiente para recorrer los casi 200 km. que median entre estos puntos, tomando en cuenta además que dicho plazo se contabiliza desde el momento del retiro efectivo desde la avanzada Los Libertadores o Los Andes respectivamente.

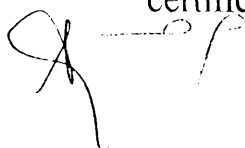
Sin embargo, existen casos en que la mercancía debe ser sometida a control por otro organismos, como por ejemplo el Servicio Agrícola-ganadero (SAG), el que ocupa un tiempo indeterminado para cumplir sus funciones, y en estos casos es factible que dicha intervención pueda implicar que el vehículo llegue a los puertos de Valparaíso o San Antonio fuera del referido plazo.

Frente a esta situación, los representantes de la Aduana de Chile se comprometen a contactarse con las autoridades del SAG, a objeto de que este organismo pueda consignar en el MIC-DTA el día y la hora en que fue despachado el camión, a fin de computar el plazo establecido a contar de ese día y hora.

Por otra parte, cabe precisar que en estas dos aduanas, la atención es de 24 horas corridas, por lo tanto la aduana al momento de ingreso del vehículo a la zona primaria aduanera puede dejar constancia en el MIC-DTA la hora y el día de arribo, cualquiera sea ésta, lo que determinará si se cumplió dentro o fuera de plazo, para los efectos de formular las denuncias reglamentarias correspondientes.

d- Exigibilidad del original del certificado de origen para el despacho de las mercancías en aduana.

Sobre este punto, es preciso señalar que a contar del mes de enero del presente año, se flexibilizó la exigencia de este documento, en el sentido de aceptar el certificado en cuestión en original, copia o fotocopia.



dentro de un plazo fijo, genera dificultades y sanciones. Dado que en Chile este envío lo hace Aduana internamente, evitándole el trámite al operador, solicita que Argentina opere de igual forma, sobre todo considerando los avances de esa Aduana respecto del manejo y transmisión electrónica de su información, tal como se señala en la Resolución ANA 2549/97 y b- Sobre costos por implementación del Sistema María de control aduanero

Se considera que no existe una razón fundada para la intervención de gestores en esta operación, que debería ser asumida por la propia aduana, debido a que el Acuerdo 1.94 de la XVIII Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transporte de los Países del Cono Sur (Lima, 1992), está vigente y elimina la exigencia de inscripción aduanera a los vehículos afectados al transporte internacional terrestre.

El representante de Aduana argentina, solicita dejar el tema pendiente para su estudio, análisis y posterior pronunciamiento.

- c- Se representa la inquietud por los costos originados por aforos debido a:
- sistema de numeración en Paso de los Libres
 - habilitación "CLAVE"

Esta preocupación quedó pendiente para su seguimiento e información por parte de Aduana Argentina.

d- Se plantea a la Aduana argentina el alcance de lo dispuesto en las letras a y e del número 16 de la Resolución 1666/97, emitida por la Administración Nacional de Aduanas.

En efecto, se dispone que las mercancías deberán nacionalizarse en la Aduana de ingreso:

a) "Por razones sanitarias o de seguridad pública, de acuerdo con el artículo 2º, apartado 5 del Anexo 1, aspectos aduaneros del Acuerdo", y

e) "cuando en virtud a la especie, clase y calidad que expresamente se determine, el tránsito por el territorio aduanero implicare un riesgo económico".

En el primer caso, no se vislumbra su real sentido, por cuanto, si bien esas mercancías pueden ser objeto de revisión, no es menos cierto que si el organismo competente las rechaza por incumplir los controles de éste, debiera impedirse su ingreso al país, cualquiera sea la destinación aduanera que quisiera dársele, resultando discriminatorio impedir el tránsito si las mercancías obtienen el visto bueno respectivo.

En relación con el segundo caso, tampoco existe claridad, ya que al no precisarse cuáles mercancías quedan obligadas a nacionalizarse en frontera, resultaría una norma subjetiva.

e- Incremento del servicio de grúas en el parqueadero de la aduana de Los Andes.

En relación a esta materia, cabe precisar que el parqueadero a que se refiere la Delegación argentina en la aduana de Los Andes se individualiza con el nombre de "Recinto 12", el cual dispone de un espacio suficiente para dar recepción a los vehículos de transporte, contando en la actualidad con tres grúas que han satisfecho la necesidad de estibas y desestibas.

Sin perjuicio de lo anterior, se está analizando la factibilidad para licitar las operaciones aludidas, y será una empresa privada quien las efectúe, con lo cual se podrá dar un servicio mucho más expedito al requerirse en la licitación la disposición de grúas de mayor capacidad.

f- Posibilidad de consolidar en un vehículo mercancías embarcadas en más de una aduana.

Sobre el particular, la Delegación aduanera chilena se compromete a estudiar esta materia, ya que en la actualidad en Chile no es permitida, tomando en consideración que es la aduana de partida la que acepta el MIC-DTA amparando una mercancía, en cantidad y naturaleza determinada.

g- Incremento de los valores de peajes los días feriados, situación que no ocurre en la República Argentina.

La Delegación de Chile, a su vez plantea diversas inquietudes que afectan la operación de los servicios de transporte:

Dimensiones

Tomando en consideración que las nuevas tecnologías están introduciendo cambios en los vehículos y equipos utilizados en el transporte internacional, cuyas dimensiones exceden las actuales disposiciones sobre la materia, se hace necesario estudiar los antecedentes técnicos que permitan adecuar estos requerimientos y adaptarlos a los nuevos desarrollos por parte de ambos países. La Delegación argentina manifiesta su conformidad a este planteamiento y señala que existe un estudio acerca de estas materias y lo remitirá para su consideración y análisis.

Problemas operativos aduaneros

a- Chile plantea que la exigencia de aduanas argentinas a los operadores en el sentido de retornar físicamente a la aduana de ingreso copia del MIC-DTA

Por las razones anotadas resulta conveniente que la Aduana Argentina precise el exacto sentido de las disposiciones antes aludidas.

Infracciones y delitos

Se manifiesta que son infraccionados vehículos de Transporte Chilenos en las rutas Argentinas, por no dar cumplimiento a disposiciones locales como es el caso por ejemplo de no indicar velocidad máxima de 80 Km./h. en los para choques norma que no es exigible en la legislación Chilena.

También es preocupante para los operadores la inseguridad que se presenta en las rutas Argentinas, prueba de ello son los diversos casos de robo de equipo que tramitan los tribunales de justicia, además, de la dilación del proceso y sus consecuencias afecta la recuperación de los móviles de parte de los propietarios. En consecuencia se demanda otorgar mayor seguridad, como agilizar los tramites judiciales.

Se hace entrega de un legajo ilustrativo de delitos que han afectado a operadores chilenos.


Ruedas Superanchas

La Delegación Argentina hace referencia al punto de ejes simples con neumáticos superanchos. Informa los inconvenientes que transportistas del país plantean, respecto de infracciones por exceso de peso en la República de Chile, al existir falta de uniformidad en las reglamentaciones de tránsito de ambos países.

Además se informa que se encuentra en tramite de consideración por parte de las Autoridades del Area un Proyecto reglamentario de la legislación de tránsito vigente en el país, referente a los aspectos vinculados con los pesos y dimensiones de vehículos y la expedición de permisos por parte de la autoridad competente, poniendo a disposición de la delegación Chilena toda la documentación relacionada con el tema en cuestión.

Asimismo la delegación Chilena expresa que lo importante es la protección de la infraestructura vial y que en conocimiento del tema, buscarán las soluciones mas apropiadas.

Seguros



La Delegación de la República Argentina informa a través de su representante de la Superintendencia de Seguros de la Nación, los avances que en la materia se han receptado en el marco de los países que integran el Mercosur.

La Delegación de Chile manifiesta su voluntad de tratar con profundidad en el mas breve plazo posible, este tema que resulta de singular importancia.

Internacionalización del Acuerdo Sectorial para la facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera.

La Delegación Argentina comunicó la próxima puesta en vigencia de la normativa relacionada con el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera, conforme al Acuerdo suscripto en el Ambito del Mercado Común del Sur, ofreciendo la reglamentación vigente.

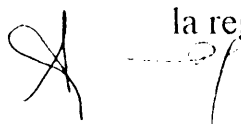
Participación en los Tráficos.

En referencia a lo consignado en el Artículo 29 inc. 1, 2 y 3 del Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre, respecto de la participación en los tráfico por parte del país transitado, la Delegación Argentina destacó el Acuerdo alcanzado en oportunidad de XIII Reunión Bilateral celebrada los días 26 y 27 de agosto de 1993, en Buenos Aires, en la cual se acordó la participación de la flota argentina en el tráfico Chile-Brasil en tránsito por Argentina.

El Ministro de Chile manifestó que si bien reconoce la existencia de un acuerdo de tal sentido, es preciso señalar el contexto en el cual fue adoptado y que dice relación con los derecho del país transitado.

Al respecto, indica, que es legítimo que el país transitado sea compensado por el uso de su infraestructura, cuestión que era inviable para el caso Argentino a través del mecanismo de peajes en la época en que se adoptó el acuerdo.

No obstante la situación ha cambiado considerablemente en término de cobro por uso de la vialidad como parte de una tendencia general en la región estimulada por el auge de las concesiones y que en el caso Argentino



significa cifras importantes que los operadores deben pagar, por conceptos de peajes (hace referencia a costos actuales por peaje para diversos corredores argentinos). Manifiesta su conformidad con el mecanismo de la tarificación de la infraestructura ya que establece por un lado una sana y correcta percepción de los costos por transitar y por otro lado una justa retribución al país transitado.

En dicho contexto Chile considera que la reserva de flota permitida no tendría una justificación vigente y constituiría por tanto una regulación atentatoria a su propuesta de apertura y competencia.

Por su parte la Delegación Argentina entendió que no existe una regulación del tráfico, sino que por el contrario se favorece la competencia al permitir el acceso a una tercera flota.

Asimismo sostuvo que en virtud del principio constitucional de permitir el libre tránsito por el país, existen caminos alternativos sin cobro de peaje y refirió que el derecho que le asiste va más allá del cobro de un canon por el uso de la vía, ya que a la obligación de permitir el tránsito se le otorga el derecho de la participación de referencia.

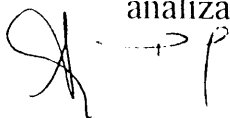
Sin perjuicio de lo expuesto ambas Delegaciones acordaron efectuar un estudio pormenorizado del tema en cuestión.

Pasajeros

Flexibilización de los Servicios.

La Delegación Chilena manifiesta que los servicios de transporte de pasajeros entre ambos países requieren ser tratados de forma tal, de adecuar los actuales requerimientos y otorgar mayores oportunidades al desarrollo de la actividad en beneficios de los usuarios. En tal sentido, es oportuno abrir un debate sobre el tema, para permitir su operación más eficiente. En primer lugar se hace notar que las actuales flotas permitidas, mantienen una serie de restricciones administrativas, que impiden alcanzar mejores formas de operación y que en estas flotas también, se pueden distinguir servicios en los diversos corredores que a lo menos debieran tener tratamiento diferenciados, tanto en la zona norte y sur de ambos países.

La Delegación Argentina, explicitó que primeramente se debe analizar cual o cuales son los servicios que no son prestados correctamente y



seguidamente verificar mediante un control de fiscalización la prestación que efectúan las empresas. En base a ese control la autoridad competente intimará a las permisionarias y se procederá en consecuencia.

Se deja constancia del problema que en estos momentos afecta a una empresa Chilena de transporte de pasajeros relacionados con los tributos, y se solicita se siga aplicando el convenio vigente referido a sea materia.

La Delegación Argentina, con relación al problema de la doble tributación expresa su voluntad de clarificar el problema puntual sin perjuicio de explicitar el cumplimiento del acuerdo pertinente sobre tributación.

Problemas Administrativos del Transporte de Pasajeros

La Delegación Argentina planteó que, el otorgamiento de permisos provisorios extendidos por el término de CINCO (5) meses se prorroguen automáticamente previa notificación por vía fax a las autoridades chilenas, hasta que se licite en forma definitiva el servicio de referencia, siendo este el único requisito exigible para permitir la continuación de la prestación de servicio.

La Delegación Chilena está de acuerdo con la propuesta planteada por la Delegación Argentina, en el entendido de la reciprocidad. Seguidamente manifestó que existe una situación pendiente respecto al otorgamiento de permisos complementarios que afectan a operadores de carga y pasajeros, que los obliga a hacer trámites periódicos (cada SEIS (6) meses), con los costos y demoras que ello involucra.

La Delegación Argentina toma nota y expresa su disposición a superar el problema planteado.

Varios

Con relación a la periodicidad de las reuniones bilaterales, ambas delegaciones acuerdan celebrar las mismas cada SEIS (6) meses. En consecuencia se conviene que la próxima reunión se realizará en el mes de abril de 1998, y la siguiente, en octubre del mismo año.



Para finalizar se procede a designar en caracter de delegado coordinador por la República Argentina, a la Dra. Silvia SUDOL y en similar carácter por la República de Chile al Ing. Luis fernando ORELLANA

POR ARGENTINA

POR CHILE

ANEXO I

Lista de Participantes

“XV Reunión Bilateral Argentina - Chile”

DELEGACIÓN CHILENA

NOMBRE	ORGANISMO
ING. CLAUDIO HOHMANN	SR. MINISTRO DE TRANSPORTE Y TELECOMUNICACIONES DE CHILE
PARDO VICENTE	MINISTERIO DE TRANSPORTE Y TELECOMUNICACIONES
GONZALEZ JAIME	MINISTERIO DE TRANSPORTE Y TELECOMUNICACIONES
ORELLANA FERNANDO	MINISTERIO DE TRANSPORTE Y TELECOMUNICACIONES
ABEDRAPO EDUARDO	MINISTERIO DE TRANSPORTE Y TELECOMUNICACIONES
PETRI ERIC	MINISTERIO DE TRANSPORTE Y TELECOMUNICACIONES
ROMERO PABLO	EMBAJADA DE CHILE EN ARGENTINA
BRAVO JULIO	EMBAJADA DE CHILE EN ARGENTINA
COLLAO JUAN	INVESTIGACIÓN DE CHILE EXTRANJERA
ESPINOSA MARCELA	MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
VARELA FERNANDO	MINISTERIO R.R.E.E.
DE LA BARRERA RICARDO	MINISTERIO R.R.E.E.
CASTILLO AUGUSTO	MINISTERIO R.R.E.E.
MUÑOZ JUAN CARLOS	POLICÍA INTERNACIONAL
OLIVAREZ FRANCISCO	POLICÍA INTERNACIONAL
MONTALBAN GASMIL	SERVICIO NACIONAL DE ADUANA
LOYERA PATRICIO	SERVICIO NACIONAL DE ADUANA

7

8

“XV Reunión Bilateral Argentina - Chile”

DELEGACIÓN CHILENA

OBSERVADORES

NOMBRE	EMPRESA
SIMUNOVIC DUSANT	A.G.E.T.I.C.H.
PERROT ESTEBAN	A.G.E.T.I.C.H.
ZAMORANO ROBERTO	A.G.E.T.I.C.H.
FERNANDEZ G. SERGIO	A.G.E.T.I.C.H.
ORELLANA PERALTA LUIS	ASOCIACIÓN DUEÑOS DE CAMINES LOS ANDES, CÁMARA CHILENA DE TRANSPORTE
SALINAS C. VICTOR	ASOCIACIÓN DUEÑOS DE CAMINES SAN FELIPE
QUIROZ JUAN EDUARDO	BUSES AHUMADA
WOLDE CANTO RAMON	BUSES AHUMADA
LOPEZ IRENE	BUSES AHUMADA
PRIORI LUIS ALBERTO	BUSES AHUMADA
QUINTEROS SOTO ADOLFO	CÁMARA CHILENA DE TRANSPORTE DE CARGAS CG
ORELLANA BENITEZ MAURICIO	CÁMARA CHILENA DE TRANSPORTE TERRESTRE
MUÑOZ SERGIO	CONFEDERACIÓN DUEÑOS DE CAMIONES DE CHILE
MATURANA Velericio	CONFEDERACIÓN NACIONAL DUEÑOS DE CAMIONES
ALARCON B. GERMAN	CHI.AR AUTOS
BARRERA MIGUEL ILELSON	FEDERACIÓN GREMIAL FERROBUS
IBARRA EMILIO	SENADO DE LA NACIÓN

“XV Reunión Bilateral Argentina - Chile”

DELEGACIÓN ARGENTINA

NOMBRE	ORGANISMO
DR. ARMANDO CANOSA	SR. SECRETARIO DE TRANSPORTE DE LA REPUBLICA ARGENTINA
SR. GUSTAVO ALVAREZ	SR. SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE LA REPUBLICA ARGENTINA
SUDOL SILVIA	SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE TERRESTRE
BOUZA SERGIO	SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE TERRESTRE
LOPEZ UTHURALT RAUL	COMISIÓN NACIONAL DEL TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL.
JAGODNIK JOSE LUIS	SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE TERRESTRE
CORNA LILIAN	COMISIÓN NACIONAL DEL TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL.
DUBIN DANIEL HUGO	SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE TERRESTRE
IACIUK, SERGIO	SUBSECRETARIA DE INTEGRACIÓN CANCELLERÍA
VALIENTE MARISA	C.N.R.T.
FILGUEIRA ENRIQUE M.	C.N.R.T..
VALIENTE ELIZABETH	C.N.R.T.
PUENTE GABRIEL EDUARDO	CANCELLERÍA
ROLDAN VAZQUEZ LILA	CANCELLERÍA
HURSLEIN RICARDO	CANCELLERÍA
DOXANDABARAT RAUL R.	DIRECCIÓN GENERAL DE ADUANA
MININI JUAN JOSE	GENDARMERÍA NACIONAL
MATEO CARLOS MARIANO	SECRETARIA DE SEGURIDAD INTERIOR
MOLINARI MARIO ALEJANDRO	SUPERINTENDENCIA DE SEGUROS DE LA NACIÓN

7

“XV Reunión Bilateral Argentina - Chile”

DELEGACIÓN ARGENTINA

OBSERVADORES

NOMBRE	EMPRESA
ORTIZ A. HUGO	A.PRO.CA.M.
PONS LUIS FERNANDO	A.PRO.CA.M.
ROLLA DANIEL HORACIO	ATACI
ROLLA DOMINGO HORACIO	ATACI
ROMERO MARIO	ATACI
BOULIN FERNANDO	AUTOTRANSPORTE ANDESMAR S.R.L. CELADI
VERDAGER MARIO NELSON	AUTOTRANSPORTE SAN JUAN S.A.
AGUGLIARO RUBEN H.	C.A.T.A.C.
GARCIA H JORGE	C.A.T.A.C.
MONTEDONICO DE SERVINI ROSA	C.N.R.T.
DOMINGUEZ DANIEL	C.N.R.T.
EMELAJ JULIO CESAR	CATA LIMITADA
LAJE JORGE	C.A.T.A.C.
GALASSO DANIEL EDUARDO	CELADI
ORCIANI DANIEL	CELADI
DOIZ ROBERTO	COITRAM Ltda.
MORICHEHI ROBERTO	COITRAM Ltda.
SHMIDT JOSE C.	F.A.D.E.E.A.C.
AMIHUENE M. JOSE	FADEAC
HATTI TOMAS ALBA	SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE
CARO FRANCISCO	U.T.A.

97

8

ANEXO II

Temario de la Reunión Bilateral Argentina-Chile

**XV REUNIÓN BILATERAL ARGENTINA-CHILE
DE ORGANISMOS DE APLICACIÓN DEL A.T.I.T.**

A G E N D A

- Aspectos Aduaneros

Transporte de Cargas

- Exigencias de flotas
- Ruedas super anchas

Transporte de Pasajeros

- Doble tributación en transporte de pasajeros
- Flexibilización en el transporte de pasajeros
- Garantías de tránsito
- Aspectos relacionados con seguros
- Peaje

