



MERCOSUR/SGT N° 5-CT /ACTA N° 04/24

IV REUNIÓN ORDINARIA DE LA COMISIÓN TÉCNICA DEL SUBGRUPO DE TRABAJO "TRANSPORTE" SGT N° 5-CT

Se realizó entre los días 17 y 18 de abril de 2024, en ejercicio de la Presidencia *Pro Tempore* de Paraguay (PPTP), la IV Reunión Ordinaria de la Comisión Técnica del Subgrupo de Trabajo "Transporte" (SGT N° 5), con la presencia de las delegaciones de Brasil, Paraguay y Uruguay, por sistema de videoconferencia de conformidad con lo dispuesto en la Resolución GMC N° 19/12, participó la delegación Argentina.

De la misma forma, la delegación de Chile, participó en su condición de Estado Asociado, de acuerdo a lo dispuesto en la Decisión CMC N° 18/04.

La Lista de Participantes consta como ANEXO I.

La Agenda consta como ANEXO II.

El Resumen del Acta consta como ANEXO III.

En la reunión fueron tratados los siguientes temas:

1. PESOS Y DIMENSIONES DE VEHÍCULOS DEL TRANSPORTE TERRESTRE.

1.1. Empleo de Neumáticos Superanchos de ejes delanteros con suspensión neumática para todo tipo de transporte.

La PPTP realizó comentarios sobre el tema de acuerdo a la última reunión bajo la Presidencia *Pro Tempore* de Brasil.

La delegación Argentina manifestó que tras varias deliberaciones a nivel regional, no se ha logrado avanzar en una normativa MERCOSUR, señalando que en la actualidad las terminales automotrices comercializan a nivel regional, determinados modelos de vehículos de pasajeros y cargas con neumáticos superanchos, para mayor carga de ejes y mejor distribución del peso a la calzada. Propuso avanzar con el desarrollo de una norma que modifique la actual Resolución GMC N°65/08, mientras continúe la vigencia de los acuerdos bilaterales firmados entre países miembros.

La delegación de Brasil manifestó que sería necesario conocer el parecer de la delegación Uruguay, en cuanto al proyecto de la modificación en la Resolución GMC 65/2008, en los puntos 4.8, 5.8 y el sub ítem 8 y otros, a fin de analizar la

propuesta, que permita un avance en las discusiones en el pleno del SGT N° 5 a fin de armonizar las normas dentro de los estados partes.

La delegación de Chile manifestó que están evaluando la inclusión en su reglamentación interna el uso de los neumáticos superanchos, en especial en los vehículos de transporte en el eje delantero.

La delegación de Uruguay, recordó que se había acordado dar tratamiento a los temas que actualmente integran el Tema 1 de forma separada para que los mismos sean aprobados en resoluciones independientes. Reiteró además la importancia y la voluntad de Uruguay de arribar a una armonización en estos temas.

Por otro lado, aprovechó para agradecer a la delegación de Brasil por la elaboración del cuadro en el cual la ANTT y la SENTRAN realizaron comentarios a los artículos del Proyecto de Resolución oportunamente presentado por Uruguay, y se comprometió a profundizar para la próxima reunión en los fundamentos de la normativa internacional citada en el correspondiente artículo 6º, así como a aportar datos relativos a los estudios realizados para arribar a dicha propuesta, que serían de importante insumo para el análisis del tema por parte del resto de las delegaciones. Finalmente, se queda al aguardo de las novedades que el resto de las delegaciones tengan sobre este punto para la próxima reunión.

La delegación de Brasil comentó que es necesario que todos los países partes, remitan su parecer con respecto a la propuesta de la Delegación Uruguaya. Considera que es importante armonizar una norma a nivel regional con relación al tema estudiado.

La PPTP señaló que a nivel interno se están actualizando los estudios con el Vice Ministerio de Transporte y el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, para la implementación de los neumáticos superanchos, cuyos avances serán presentado en la próxima reunión ordinaria. Se manifestó que hubo una evolución en el temario, ya que inicialmente el mismo hacía referencia a la utilización de neumáticos superancho en el eje delantero de buses y actualmente se está estudiando para todo tipo de transporte.

1.2. Ómnibus MERCOSUR.

La PPTP recordó que la última propuesta de la delegación Brasileira fue de aumentar la altura de los vehículos de transporte de pasajeros a cuatro metros cuarenta de altura.

La delegación de Chile manifestó que la propuesta de la delegación Brasileira de la altura de cuatro metros cuarenta de altura, está por encima de la reglamentación interna, en relación a las obras de infraestructura vial del país.

La delegación de Argentina, expuso los objetivos iniciales del tema destacando que originalmente se trabajó en la aprobación de un ómnibus doble piso de 15 metros de longitud total, con doble eje delantero, con el objeto de absorber mayores cargas y conservando la altura aprobada por la Resolución GMC N°65/18. Posteriormente la delegación de Brasil presento la propuesta de

2

aumentar la altura total a 4,40 metros.

Sobre este punto señaló que en su país no todas las obras de infraestructura vial (puentes y túneles) cuentan con las dimensiones para poder permitir la circulación de vehículos con 4,40 metros de altura. Consideró que no es sólo una cuestión de altura, si no que se debe volver analizar las dimensiones en general y la distribución de los ejes para avanzar en la propuesta.

La delegación de Brasil, señaló que cuentan con la Resolución CONTRAN N° 882/2021 que autoriza la circulación interna de transportes de pasajeros con cuatro metros cuarenta de altura, sin entrar en consideración los ejes delanteros. Manifiestan que van a considerar las cuestiones técnicas señaladas por la delegación Argentina, en cuanto a las dimensiones de los vehículos de transporte, aguardando la posición oficial de los demás países miembros a fin de tratarlo en la próxima reunión ordinaria del mes de junio del 2024.

La delegación de Uruguay resaltó que la viabilidad del aumento en la altura de los ómnibus propuesta por Brasil engloba cuestiones de índole técnico, jurídico y político. Remarcó que a nivel interno tanto la normativa como las características actuales de la infraestructura impedirían a priori poder admitir vehículos con altura de 4,40 metros. Sin perjuicio de ello, se comprometió para la próxima reunión realizar un análisis en mayor profundidad sobre este asunto para que su abordaje se realice desde un punto de vista holístico y abarcativo.

La PPTP manifestó que se solicitó a la autoridad administrativa que ejerce el control relacionado a los pesos y dimensiones; a la fecha se encuentran en estudio a fin de verificar la factibilidad para elevar la altura de los vehículos de transporte a los cuatro metros cuarenta de altura. Se consideró y consensó crear una comisión de técnicos ad hoc para avanzar en la normativa regional de armonización sobre a los puntos 1.1, 1.2., 1.3., como previa a la reunión ordinaria.

1.3. Acoplados de Cuatro Ejes.

La PPTP manifestó que el punto será tratado en la Comisión Ad Hoc.

2. TEMAS DERIVADOS DEL SUBGRUPO DE TRABAJO N° 3 "REGLAMENTOS TÉCNICOS" Y EVALUACIÓN DE LA CONFORMIDAD – COMISIÓN DE INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.

2.1. Seguimiento de la internalización de la Resolución GMC N° 25/22 sobre Paragolpes Traseros de los Vehículos de Carga (Derogación de la Resolución GMC N° 23/02)

En virtud de los intercambios realizados por los países al respecto de este tema, la delegación de Uruguay reiteró su postura favorable según lo acordado en la pasada reunión con relación al retiro del mismo de la pauta del SGT 5, dadas las dificultades que se han identificado en general para la aplicación del mismo, sobre todo para el cumplimiento de los ensayos que exige a los fabricantes.

La delegación de Argentina manifestó que considera que es factible retirar del

temario de la reunión el presente punto.

La Delegación de Brasil manifestó estar de acuerdo en retirar el punto, una vez que fue internalizada la Resolución GMC N° 23/02 por la Resolución CONTRAN N° 952/2022.

La Delegación de Chile manifestó su conformidad en retirar el punto.

La PPTP señaló que no se ha internalizado la normativa por lo que comparte la propuesta de retirar el tema de la agenda.

3. OTROS ASUNTOS.

3.1. Información de los Grupos Ad Hoc y las Comisiones SGT N° 5.

La PPTP prosiguió con el informe de los grupos Ad Hoc y Comisiones.

La delegación de Brasil por su parte manifestó que considera necesario que los estados parte conozcan la normativa interna dictadas en último periodo. La primera es la Resolución ANTT N° 6.038 del 08 de febrero del 2024 "Que dispone sobre transporte rodoviario internacional de cargas y de otras providencias.", y la Resolución CONTRAN N° 1.005 del 03 de abril del 2024 que versa sobre de vehículos articulados con de las unidades de tipo camión tracto y semi remolque máximo de 19,30 metros.

3.1.1 Grupo – AD HOC CITV para vehículos especiales y limitadores de velocidad.

La PPTP recordó que teniendo en cuenta la Resolución GMC N° 45/2017 donde se comprometieron las delegaciones a la revisión de la normativa sobre limitadores de velocidad, considerando que es de mucha importancia la seguridad vial en el transporte, señalando que la resolución, no ha podido ser internalizada en los países miembros. La Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial de Paraguay está trabajando en un estudio técnico al respecto.

La delegación de Brasil, señaló que está recopilando los ítemes señaladas en la Resolución GMC N° 45/2017 y está siendo estudiado por varios órganos del gobierno, que será presentada con anterioridad a la reunión ordinaria de junio.

La delegación de Uruguay se puso a disposición para presentar una propuesta actualizada de modelo de CITV que contemple las particularidades de los vehículos especiales desde la perspectiva del tratamiento del tema en su país, así como los aspectos intercambiados por las delegaciones en las pasadas Reuniones del Grupo Ad Hoc, a los efectos de sumar a los esfuerzos ya realizados por el resto de las delegaciones en reuniones anteriores para arribar a un modelo armonizado.

Con relación a los limitadores de velocidad, Informo que aún no internalizó el Reglamento Técnico sobre Limitadores de Velocidad, reiterando que no se ha arribado a la fecha a un acuerdo por parte de las delegaciones para avanzar en la exigencia de la obligatoriedad del dispositivo, quedando expectantes de recibir la propuesta de revisión acordada por las delegaciones.

La delegación de Chile señaló que cuenta con reglamentación interna para la emisión de certificados de inspección técnica, sin embargo, a propósito de la implementación del limitador de velocidad, resalta que el límite de velocidad en Chile es de cien kilómetros por hora, que es distinto al límite máximo de Mercosur y por tanto, por esa sola circunstancia identifica una dificultad en su implementación

La delegación de Argentina señaló que cuentan con un modelo de planilla de verificación para vehículos especiales, como certificado de inspección y lo propone como ejemplo. Con relación a los limitadores de velocidad señala que se deben armonizar primeramente de forma interna, las limitaciones de velocidad de los transportes locales con los internacionales, podría generar un perjuicio de los uno con los otros, por las asimetrías que pudieran sobrevenir, lo mismo en cuanto a considerar en establecer una velocidad única Mercosur, cuya solución sería un limitador de velocidad instalado en los vehículos que este adecuado a las velocidades máximas de cada país miembro. Coinciden que hay que realizar esfuerzos para llegar a un acuerdo regional.

La delegación de Brasil resaltó el trabajo de las comisiones y grupos AD HOC, que permiten armonizar las reglamentaciones a los tiempos actuales. Considera que se debe realizar las propuestas en los modelos señalados por la propuesta de la PPTP, previstas en la Resolución GMC N° 45/2017.

3.1.2 Grupo AD HOC de Agilización Fronteriza.

La PPTP señaló que es un Grupo que trajo mucha información que fue utilizado por otros Grupos de Trabajo de MERCOSUR. Manifestó que es importante traer a las reuniones las actualizaciones de los temas tratados por las otras instituciones que intervienen en la Agilización Fronteriza.

La delegación del Brasil, percibe que PROCOMEX y sus estudios coinciden con las conclusiones de este Grupo. Considera que es importante no duplicar esfuerzos en la materia y trabajar en conjunto con PROCOMEX y sus informes que serán presentados en junio, con los auspicios del Banco Mundial. Invitando que las delegaciones participen en estas reuniones.

La delegación de Uruguay resaltó la importancia de este tema por el impacto que tiene en la actividad del comercio exterior, y especialmente en los transportistas que sufren la falta de coordinación que en algunos aspectos aún existe en la actualidad entre los organismos de control en lo que refiere al tránsito fronterizo. Asimismo, manifestó que se trata de un tema que no se puede abordar de forma general ya que cada paso fronterizo tiene sus particularidades. En dicho sentido celebró los avances que se están obteniendo en las reuniones llevadas a cabo por PROCOMEX, en la cuales la DNT se encuentra participando activamente. En lo que respecta al OEA remarcó la importancia de avanzar en la homologación de las certificaciones por parte de los países para que la figura pueda ser realmente efectiva y cumplir con su cometido.

La delegación de Argentina coincidió con la Delegación de Uruguay, con relación a las características particulares de los puestos fronterizos. En este marco la Comisión Nacional de Regulación del Transporte señaló que funcionarios del

organismo se encuentran participando en el ACI "Guaqueguaychú-Fray Bentos" en la reunión presencial convocada por la Consultoría de PROCOMEX en el marco del Estudio de Gestión Coordinada de Fronteras.

La delegación de Chile también coincide con las delegaciones de Argentina y Uruguay, sumando que existe las variaciones que otorga el clima a ciertos puntos fronterizos. Considera que obras de infraestructura podrían agilizar los trámites al igual que el uso de tecnologías informáticas que estén integradas a nivel regional, permitiendo una agilización. Considera que a nivel interno se deben mejorar las condiciones reglamentarias, presupuestarias y de gestión, para agilizar los trámites en la agilización fronteriza.

3.1.3 Comisión de Especialistas en Transporte Marítimo MERCOSUR.

La PPTP señaló que se pudo reunir de manera virtual el Grupo Ad Hoc de especialistas del Transporte Marítimo MERCOSUR, con la creación de un grupo de la plataforma Whatsapp con los puntos focales, existiendo el compromiso de recopilar toda la normativa a nivel MERCOSUR, a modo de tenerlo compilado en forma digital y posteriormente impreso. Se está coordinando una reunión presencial. De igual manera, se pretende actualizar los acuerdos con Singapur, Canadá y la Comunidad Europea.

La delegación de Argentina manifestó que por cuestiones de conectividad no pudieron participar de la reunión virtual, pero se acoplan a los trabajos para la compilación señalada de lo referente al Transporte Marítimo a nivel Regional.

La delegación de Brasil, mencionó que con mucha satisfacción pudieron participar de la reunión virtual y que realizaran un trabajo con el Ministerio de Aeropuertos y Puertos y ANTAQ para lograr el objetivo.

La delegación de Uruguay, mencionó que fue importante lo tratado en la reunión virtual, sin perjuicio de ello aprovechó la oportunidad su posición histórica contraria a cualquier negociación o acuerdo que involucre la reserva de carga.

3.1.4 Comisión de Transporte Ferroviario (CTF)

La PPTP señaló que se reunió de manera virtual de la Comisión de Transporte Ferroviario, con la creación de un grupo de la plataforma Whatsapp, con los puntos focales, existiendo el compromiso de recopilar toda la normativa a nivel MERCOSUR, a modo de tenerlo compilado en forma digital y posteriormente impreso. Se está coordinando una reunión presencial. La Comisión del Artículo 16° de la ATIT, está trabajando en la modificación de la reglamentación presente en el Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre, en lo que se refiere a este punto.

La delegación de Chile expresó en relación a este punto, que la sub comisión ferroviaria creada al amparo de la Comisión del artículo 16 del ATIT, tiene un trabajo bastante avanzado en la revisión y propuestas de modificación del capítulo ferroviario, por lo que es probable que para la próxima reunión de la citada Comisión del artículo 16, se presente una propuesta de modificación consolidada..

3.1.5 Grupo de Trabajo sobre Transporte Terrestre de Mercaderías Peligrosas en el MERCOSUR (GTMP).

La PPTP manifestó que es conveniente tratar la reunión de manera presencial en la próxima reunión, ante la ausencia presencial de algunas delegaciones.

La PPTP manifestó que la incorporación de la normativa MERCOSUR del acuerdo de transporte de mercaderías peligrosas (Decisión CMC 15/2019), se encuentra en la Asesoría Jurídica de la Presidencia de la República a la espera que sea dictado el Decreto correspondiente.

La delegación de Brasil, señaló que el 10 de abril del corriente año a través del Decreto N° 11.990/2024, fue internalizado el segundo protocolo adicional de facilitación del transporte de mercaderías peligrosas.

La delegación de Uruguay celebró las novedades en relación a los avances en la internalización de la Decisión CMC 15/19 informados por parte de las delegaciones de Brasil y Paraguay, considerando que la pronta aprobación de la actualización del Acuerdo de Facilitación, no solo son cruciales en relación a la cuestión de fondo, sino que además es la base de las discusiones del resto de los puntos que se tratan en la agenda del Grupo.

La delegación de Argentina felicitó a la delegación de Brasil por haber internalizado la Decisión CMC N°15/2019 y también a la Presidencia Pro Tempore de Paraguay por sus avances respecto de la normativa, considerando que es de suma importancia la incorporación a sus ordenamientos jurídicos de cada Estado Parte para su entrada en vigencia e implementación en todo el MERCOSUR.

3.1.6 Comisión de Armonización de Procedimientos de Fiscalización de Transporte Internacional por Carretera (CF).

La PPTP señaló que se realizaron varias actividades el día martes 16 de abril del corriente, con relación a la Comisión, que incluyó aspectos de fiscalización, buscando un manual armonizado de fiscalización de manera regional, con dos ponencias, una por parte de la delegación Paraguaya y otra de la delegación Brasileña, con un simulacro de contención de derrame de productos peligrosos en el Puerto seco de ALGESA, una visita técnica al Puente de la Integración, una presentación de PROCOMEX, otra de la asociación de "Amigas da Rodagem", otra de la Dirección Nacional de Migraciones de Paraguay, referente a los pre registro migratorios y la ponencia de la Superintendencia de Fiscalización de la ANTT del Brasil "Fiscalización de 3 niveles – Nivel 2 (Inspección electrónica y auditoría de fiscalización).".

La delegación Argentina señaló que los fiscalizadores cuentan con manuales en bases de las propuestas del Grupo GTP N° 5. Considera importante armonizar un manual regional en la materia.

La delegación de Brasil recordó que en la reunión del día 22 de marzo del corriente se solicitó a cada país miembro, envíe una lista con los temas relacionados a la fiscalización que estaría impidiendo una realización segura y eficiente, y que la delegación del Brasil, presentará los resultados de estos estudios en la próxima reunión de junio del corriente año. Manifiestan que están prontos para realizar las reuniones bilaterales o conjuntas, para armonizar los procesos de fiscalización mediante un manual, un sistema y capacitaciones. Por último, manifestó la necesidad de realizar actividades de fiscalización bilaterales en el terreno a fin de detectar puntos a tener en cuenta en este tema.

La delegación de Uruguay, estuvo de acuerdo en que la forma más efectiva de avanzar en este tema es la coordinación de operativos conjuntos entre los cuerpos inspectivos de los países para que presencialmente puedan intercambiar y coordinar procedimientos de fiscalización armonizados.

Asimismo, informó que el Área de la Dirección Nacional de Transporte a cargo de la inspección y fiscalización del transporte de cargas y pasajeros estuvo trabajando internamente para la identificación de una serie de temas para proponer su abordaje en el marco de la Comisión, los cuales están relacionados con cuestiones prácticas y concretas de aplicación de criterios y procedimientos de fiscalización a los efectos de aterrizar el tema en cuestiones operativas, más allá de aportar lógicamente al contenido del futuro Manual que todas las delegaciones están de acuerdo se debe avanzar en su elaboración. Consideró relevante fomentar el aporte del sector privado en este tema por ser los sujetos de la fiscalización que pueden aportar insumos de utilidad para el tratamiento en la Comisión.

La delegación de Chile señaló que, en materia de armonización de procedimientos de fiscalización, uno de los aspectos fundamentales que se debe considerar, es la aplicación estricta de lo dispuesto en el artículo 6 inciso final del Protocolo de Infracciones y Sanciones del ATIT, en cuanto a que no obstante la configuración de una infracción, no se disponga la retención de un vehículo habilitado que cuente con la documentación en regla. En este mismo sentido, propone además un análisis casuístico de la fiscalización, solicitando para este efecto la participación del sector privado.

3.1.7 Comisión para la integración de la información sobre Transporte de Pasajeros y Carga (CIIT).

- **Estado de la situación del proyecto Webservice MERCOSUR.**

La PPTP señaló que la Delegación del Brasil es la pionera en el uso del WebService, y a pedido de la misma, realizó una explicación de cómo funciona el sistema. Manifiesta que, en una primera fase, se busca compartir información del transporte de cargas entre los estados parte, a modo de agilizar los procesos y en una segunda etapa, se proceda de la misma manera con el transporte de pasajeros. A la fecha se están actualizando los datos para un trabajo en conjunto con el Paraguay en el WebService de transporte cargas.

La PPTP se compromete en remitir la minuta para la aprobación a nivel regional del proyecto WebService.

La delegación de Uruguay informó que continúa trabajando internamente a los efectos de poder retomar las acciones relativas al desarrollo del Webservice MERCOSUR y solicitó en el ínterin poder participar en las reuniones técnicas virtuales que se vienen realizando bilateralmente entre Brasil y Paraguay a los efectos de poder realizar el seguimiento de los avances que han obtenido en la pruebas de intercambio de información. En dichas reuniones se estaría convocando a los respectivos delegados del Área de Gobierno Electrónico del MTOP. Asimismo, compartió la importancia y el compromiso de avanzar en este asunto por el impacto que el mismo representa para la agilización de los trámites

y en dicho sentido remarcó la importancia de la aprobación del Manual Técnico alcanzada en la pasada reunión en Brasilia.

La delegación Argentina, señaló que la CNRT es quien cuenta con la base de datos de sistema de transporte de su país (SEOP), insumo del futuro WebService Mercosur y se encuentra en condiciones de establecer un cronograma para el intercambio de dicha información con los países de la región..

La PPTP se compromete en coordinar una agenda con el Brasil, con una invitación en la participación de la delegación de Uruguay, como observadores.

La delegación Brasileira manifestó que solicitará la presencia de un técnico en la reunión ordinaria de junio del corriente, a fin de explicar el funcionamiento del sistema y detalles de su programación.

• **Lista de pasajeros Web.**

La PPTP resaltó el trabajo realizado por la Dirección Nacional de Migraciones con los pre requisitos migratorios que permitirán avanzar en una lista de pasajeros Web, conforme las exposiciones realizadas el día 16 de abril del 2024.

La delegación del Brasil, señaló que, a la fecha, la región cuenta con ocho puntos básicos que serían comunes para todas las listas de pasajeros para una estandarización. Que los operadores internos del transporte Internacional de pasajeros desean utilizar la lista de pasajeros web, encontrándose dispuestos a sintetizar esfuerzos en ese sentido.

La delegación de Uruguay informó que recientemente la Dirección Nacional de Migraciones dependiente del Ministerio del Interior otorgó la licitación que estaba pendiente para la actualización de sus sistemas informáticos y dentro de esa modernización de los mecanismos de control migratorio se encuentra contemplado el desarrollo de una lista de pasajeros en línea que será de exigencia obligatoria para el transporte de pasajeros regular y ocasional, así como para el transporte de pasajeros en otros modos. En ese sentido la idea es trabajar a nivel interinstitucional para consumir los datos de esa lista de pasajeros para su vinculación con el Permiso Ocasional de Transporte de Pasajeros internacional en circuito cerrado y eventualmente si están dadas las condiciones avanzar en el proyecto de lista de pasajeros web del que trata la presente Comisión. A dichos efectos estaremos actualizando información en las próximas reuniones sobre los avances que se vayan produciendo así como quedamos al aguardo de los aportes que sigan efectuando las delegaciones en cuanto a la viabilidad de avanzar en el proyecto.

La delegación de Argentina manifestó que la Lista de Pasajeros Web es una herramienta que se viene utilizando en los servicios de turismo y los servicios públicos regulares en el ámbito nacional. Resaltó la importancia de continuar avanzando a los fines de incorporar la presente herramienta a los servicios públicos regulares de carácter internacional.

> **Rastreabilidad de Equipaje.**

La delegación de Brasil, tendrá una reunión bilateral con sus pares de la

República de Bolivia los días 20 y 21 de mayo, donde le invitarán nuevamente a la participación en la reunión del mes de junio para debatir sobre el tema, que fue inicialmente propuesto por una delegación Boliviana en una reunión anterior.

La Delegación Argentina hizo mención de que en el año 2018 en el marco del SGT N° 5 se aprobó y suscribió la Resolución GMC 54/2018, referente a la "Identificación de equipaje aplicable a los servicios de transporte internacional de pasajeros por carretera", y que internamente cuenta con normativa al respecto, la Resolución N° 74/2016 sobre "Marbetes", que permite asociar el equipaje al usuario portador. En tal sentido, solicita al pleno el estado de los reglamentos internos referentes a este tema y consulta sobre la factibilidad de internalizar la resolución GMC y darle impulso para su implementación en el marco del MERCOSUR, siendo que el sector privado argentino ya se encuentra utilizando dicha herramienta. Al respecto, se puso a disposición de las demás delegaciones a los fines de aportar información o dar respuesta a las consultas que pudieran surgir.

La delegación del Brasil señala que la legislación nacional, hace diferencia entre equipajes y encomienda, donde las últimas están sujetas a la reglamentación del transporte de carga. Solicita una aclaración previa para expedirse si la propuesta realizada anteriormente por una Delegación boliviana se refiere a las encomiendas o al equipaje de los pasajeros.

La delegación de Chile señala que no tiene internacionalizada la Resolución GMC N° 54/2018.

La delegación de Uruguay, señaló que su legislación interna al igual que en la República Federativa del Brasil, hace diferencia entre equipaje de pasajeros y las encomiendas propiamente dicho. De igual manera, no tiene por dicho motivo, la internalización de la mencionada Resolución GMC N° 54/2018.

La PPTP propone realizar una revisión a la normativa GMC N° 54/2018, en virtud de lo que manifiesta la Resolución GMC N° 45/2017. De igual manera se verificará si fue o no internalizado en el Paraguay.

> Posibilidad de Adopción de Certificado de Firma Digital basado en la Resolución N° 476 de la ALADI.

La PPTP recordó que en el marco de las reuniones se acordó la supresión de la apostilla de la Haya en los documentos de idoneidad y no en los documentos de representación como son los Poderes.

La Delegación Argentina recordó que en el marco de la última PPTA presentó un proyecto de resolución GMC a los fines de avanzar en esta materia considerando importante lograr una normativa MERCOSUR. No obstante ello, y en el entendimiento que la eliminación del apostillado a estos efectos resultaría de gran provecho para la agilización y desburocratización de trámites a la hora de solicitar permisos de transporte internacional, manifestó que se podrá igualmente avanzar a través de acuerdos bilaterales en lo que se refiere a las firmas electrónicas o firmas digitales.

La delegación de Chile por su parte, comentó que recientemente su Ministerio de Relaciones Exteriores manifestó una opinión favorable al reconocimiento mutuo

de firmas electrónicas, prescindiendo de esta forma de la apostilla en los documentos de idoneidad. En este mismo orden y sin perjuicio de un eventual acuerdo del Mercosur, para formalizar el reconocimiento sugiere también, analizar la posibilidad de suscribir un acuerdo de alcance parcial de la ALADI, entre los países que estén en condiciones de hacerlo, quedando abierto a la adhesión posterior de los demás países.

La delegación de Brasil, hizo referencia a la Resolución N° 476 de ALADI, a fin de avanzar en subsanar las barreras burocráticas en esta materia y destacó la importancia de mantener las disposiciones en esta materia de los acuerdos bilaterales de transporte.

La delegación de Uruguay está de acuerdo en que se avance de forma gradual en la eliminación de la apostilla para el documento de idoneidad en la medida de las posibilidades tecnológicas de los países y su estado de avance con los mecanismos de firma electrónica y que se evalué la posibilidad de suscribir acuerdos bilaterales para su dispensa, resguardando los aspectos de seguridad jurídica que debe respetar según las pautas oportunamente recibidas del Ministerio de Relaciones Exteriores sobre este asunto. El tema continuará además siendo tratado en el seno de la Comisión del Artículo 16° del ATIT.

➤ Identificación Electrónica de Vehículos – RFID.

La PPTP recordó que en reuniones anteriores se realizó el intercambio de los tags de identificación por parte de los representantes de los estados parte, para la prueba en los arcos de reconocimiento, y manifestó la existencia de otros sistemas de identificación de placas, como medidas de avances en este punto.

La delegación Argentina, recordó que el origen del proyecto estaba plasmado en un proyecto de resolución regional, que determinaba los requisitos básicos para la implementación del sistema de control en lo relacionado al tipo de RFIT (activo o pasivo), la banda de frecuencia operativa, los tipos de tags o chip incorporado en la placa patente, entre otras características técnicas, todas ellas basadas en los parámetros de la normativa ISO 19.001. Se recomendó también que los arcos de lectura a adoptar sean del tipo pasivo y/o combinado pasivo-activo. También se proponía, que datos básicos se deberían cargar en el RFID, relacionados al dominio del vehículo, el permiso de tránsito, la RTO vigente, etc. Solicita retomar el proyecto y avanzar en su armonización en el bloque de países.

La delegación del Brasil, ponderó la dificultad de adoptar una frecuencia común para el rastreo, por no lograr ponerse de acuerdo los representantes de los países en cual debería ser y la forma en que se debe realizar el monitoreo. Por otra parte de conformidad al compromiso de la reunión anterior, realizó una presentación el día martes 16 de abril con el tema "Fiscalización de 3 Niveles – Nivel II Fiscalización Electrónica". A su vez, señaló que existen varias tecnologías a la par del sistema RFID, que permiten el monitoreo y fiscalización que pueden ser utilizadas con estos fines.

La delegación de Uruguay, agradeció las explicaciones brindadas por la delegación de Brasil sobre sus avances tecnológicos en materia de fiscalización a través de tecnologías. Resaltó que los países se encuentran en contextos diferentes en cuanto a la incorporación de nuevos sistemas de identificación y

control de vehículos, y que por el momento en Uruguay no hay nuevos elementos para aportar a los ya mencionados en reuniones anteriores.

La PPTP propone cambiar el nombre del tema, como "Avance y actualización en la tecnología en la identificación de unidades.", para la siguiente reunión.

La delegación de Argentina, recomienda retirar del temario general este tema y tratarlo en la comisión AD HOC, hasta que existan mayores avances internos en los distintos países en cuanto el uso de esta tecnología y avanzar en requisitos mínimos que deberían ser implementados a nivel regional, como paso previo a una reglamentación común y una armonización tecnológica en la identificación de unidades.

La propuesta de la delegación de Argentina, fue aprobada por unanimidad.

3.2 Estado de la propuesta de Revisión de la Resolución N° 65/08.

La PPTP señaló que la propuesta va a ser tratada en la Comisión Ad Hoc y luego se elevarán sus conclusiones.

3.3 Cuestiones de Transporte y Desarrollo Sustentable.

La PPTP resaltó el parque automotor eléctrico de transporte de pasajeros, que cuenta la República de Chile en la ciudad de Santiago.

La delegación de Argentina informó que se está estudiando la política de transporte en materia de desarrollo sustentable, que aún se está esperando una definición en esta materia en razón del reciente cambio de gestión.

La delegación de Chile a propósito de la sostenibilidad, expresó que independientemente del análisis de la incorporación del hidrogeno verde y la electromovilidad, también sería relevante considerar en este camino hacia la incorporación de tecnologías más limpias, el relevamiento de los tipos de combustible y la tecnología aplicada en los vehículos, en relación a normas de emisión.

La delegación del Brasil, solicita la reserva de un espacio para una presentación para la próxima reunión ordinaria, de la Superintendencia de Transporte de Cargas, sobre las medidas que están siendo adoptadas por las empresas de transporte de cargas en cuanto el registro en la ANTT. Señala que internamente hay medidas de incentivos para la descarbonización de los vehículos para movilidades mas amigables con el ambiente.

La delegación de Uruguay, informó que con el inicio de la presente Administración se ha iniciado una política pública nacional de descarbonización y de diversificación de la matriz energética la que por cuestiones operativas comenzó en una primera instancia por el transporte colectivo de pasajeros. En dicho sentido, y entre otras medidas, anunció que a principios de este año fue aprobada una nueva normativa vía Ley de Rendición de Cuentas que crea un fideicomiso de desarrollo sostenible que está actualmente en la última fase de su proceso de

reglamentación. La misma prevé como objetivo promover la electromovilidad en el sector a través de estímulos de tipo tributarios. El sistema se basaría en el mantenimiento del subsidio que actualmente se otorga al transporte regular de pasajeros, únicamente a las operadoras que incorporen vehículos eléctricos en oportunidad de la renovación de su flota. Con esa previsión se estima que en unos 14 años aproximadamente se estaría logrando contar con una flota completamente eléctrica a nivel del transporte urbano. Eventualmente se espera que los avances tecnológicos en el mediano plazo permitan además pensar en la incorporación del transporte eléctrico para servicios interdepartamentales y para el transporte de cargas. Estos esfuerzos se suman a toda una batería de medidas en las cuales también se incluyen la ya anunciada en reuniones anteriores incorporación de nuevas fuentes de energía como el hidrógeno verde.

3.4 Intercambio de información sobre Multas.

La PPTP recordó que esta propuesta a nivel MERCOSUR fue tratado a nivel ATIT, a fin de verificar lo referente a las notificaciones de las multas a las empresas permisionarias de multas en el extranjero y si las autoridades administrativas nacionales son competentes para realizar dicha notificación.

La delegación Argentina manifestó que la aplicación de sanciones se realiza a través de su órgano competente en la comprobación de comisión de faltas que impliquen sanciones a nivel de transporte nacional e internacional.

La delegación de Chile señaló en lo que respecta al proceso de aplicación de sanciones que derivan en un impedimento en la prestación del servicio, señalando que cuentan con un régimen de reconsideración de las presuntas infracciones a través de su órgano pertinente.

La delegación del Brasil solicitó en la última reunión el retiro del presente tema de la agenda o temario general por ser tratado en otra esfera, en el ámbito de la Comisión del Artículo 16 de la ALADI, donde fue aprobado un protocolo en cuanto a la reducción del monto de las multas. Señalan que es importante adicionar unos puntos que permitirá identificar fehacientemente al infractor.

La delegación de Uruguay acotó que este es un claro ejemplo como se duplican esfuerzos con el trabajo realizado en el marco de la ALADI. Recordó que la República Oriental del Uruguay, cuenta con la figura obligatoria del representante en el transporte de cargas y pasajeros, que tiene la responsabilidad solidaria para el pago de las multas por infracciones, excepto para el transporte ocasional de pasajeros.

La PPTP informó que se ha comunicado con la Secretaría de ALADI, con referente al tema en cuestión para instar a la suscripción del protocolo que a la fecha falta la firma del representante diplomático del Perú, para su implementación, recomendando que los órganos de representación de los países insten a la ALADI a ahondar esfuerzos para la suscripción del protocolo de ALADI, por parte de Perú y compartir la presente acta a los pares de dicho país.

3.5 Cuestiones de Género en el Transporte

La PPTP recordó que el día martes 16 de abril del corriente, se realizó una

presentación por parte de la asociación "Amigas da Rodagem" de Paraguay y el Brasil, en el marco de esta materia.

La delegación del Brasil, solicita la reserva de un espacio para una presentación para la próxima reunión ordinaria, de la Superintendencia de Transporte de Cargas, en el que se proporcionarán actualizaciones del manifiesto en favor de mujeres en el transporte terrestre de cargas.

La delegación de Argentina, señaló que en igual sentido que las Cuestiones de Ambiente y Transporte, se está a la espera de definiciones en relación a la política de género a nivel nacional, en razón del reciente cambio de gestión.

Sobre este punto, se dio la palabra al sector privado argentino de cargas, quienes señalaron que cuentan con una institución de formación de conductores de vehículos de transporte de cargas, destinado para hombres y mujeres, donde se han formado de 92 mujeres como conductoras profesionales entre 2022 y 2024. Agregan que, a la fecha, hay un proyecto para la capacitación de 200 mujeres en un proyecto llamado: "Manejando en la última milla.", a nivel federación - provincias y que aportarían la información presentada a fin de ser agregada al acta como anexo.

La PPTP solicitó a la Delegación Argentina la posibilidad de realizar una presentación sobre el señalado proyecto, a fin de poder replicar el mismo en los demás países.

La delegación de Chile, solicitó a la PPTP que se considere en esta materia, lo que se ha denominado el maletín de herramientas de indicadores en esta materia, en los que ya ha trabajado el International Transport Forum (<https://www.itf-oecd.org/itf-gender-analysis-toolkit-transport-policies>).

La delegación de Uruguay, aportó datos recabados por su División de Evaluación Económica de las Concesiones en relación a la participación de las mujeres en el sector del transporte y detalló que aproximadamente se encuentran empleadas unas 52.000 personas, de las cuales el 11% son mujeres y el 89% son hombres. El 0,6% de mujeres son conductoras de camiones pesados, 1,9% de conductoras afectadas al transporte de pasajeros, un 10,5% peones de carga y un 43,4% oficinistas. Las cifras presentan de forma indiscutible una situación de asimetría según el género en el sector. Considerando al sector de transporte de pasajeros en términos generales los cargos de dirección en las empresas rondan el 1,3% mujeres y como técnicos y profesionales en un 0,2%. En cuanto a la participación del personal según su género y antigüedad, en las empresas las mujeres en el caso de 21 a 30 años representan el 1% y de 31 a 40 años el 0,9%. Por lo manifestado la delegación de Uruguay está de acuerdo en que el resto de los países también realice el ejercicio de revisar sus cifras a nivel nacional, independientemente de que puedan adoptarse los indicadores en común que se consideren relevantes para poder medir la repercusión de las asimetrías poder planificar medidas a futuro.

4 APORTES DEL SECTOR PRIVADO.

El SGT N° 5 recibió la Nota de parte de la CONDESUR, que fue leída al reinicio de las actividades en la tarde del miércoles 17 de abril del 2024. La misma fue leída por el representante de la misma. La citada misiva, hizo referencia a que

solicitan al SGT 5 le den respuesta a las notas y pedidos presentados al pleno de los coordinadores regionales. De igual manera, señalo lo realizado con PROCOMEX y su funcionamiento que ha logrado una verdadera agilización fronteriza para un transporte más eficaz y eficiente, lo referente a la eliminación del sistema de guarda y custodia implementado por la República Argentina; la fiscalización en las rutas, deben ser realizadas con precisión y bien referenciados las presuntas infracciones. Por otra parte, con referencia a la licitación del tramo Santo Tomé – Sao Borja, la prórroga de la concesión actual y se realice el llamado a licitación correspondiente a fin de llegar a una solución definitiva para la problemática. De igual manera, la nota señaló que la CONDESUR rechaza lo referente a las tasas o pagos relativas a la fiscalización de instituciones privadas en el marco del transporte internacional.

La PPTP manifestó tomar atención a los puntos señalados en la nota presentada por CONDESUR y que la misma será respondida oportunamente.

Por su parte la delegación de Uruguay, señaló su rechazo enfatizado en que no existe discriminación, con respecto al trato a lo que respecta al transporte terrestre con el transporte fluvial o aéreo.

La delegación Argentina, a través del sector privado, realizó una aclaración con respecto al tenor de la nota en cuanto a la posición de CONDESUR con la aparente discriminación en el trato entre los diferentes sistemas de transporte y el transporte terrestre.

Las delegaciones agradecieron las intervenciones y se comprometieron a considerarla y derivarla a los sectores correspondientes y; manifestarse oportunamente. Los mismos constan como Anexo.

5 PROGRAMA DE TRABAJO 2023-2024

Las delegaciones intercambiaron opiniones y acordaron presentar el informe en la reunión plenaria del SGT 5.

6 ESTRUCTURA DEL SGT N° 5 "TRANSPORTE".

Las delegaciones intercambiaron opiniones y acordaron presentar el informe en la reunión plenaria del SGT 5.

7 SGT N° 14 "INFRAESTRUCTURA".

La PPTP señaló que la información relevante en esta materia será llevada a la reunión de junio del 2024.

La Delegación de Brasil, solicitará el parecer de otras instituciones que tienen a su cargo la materia de infraestructura, para la contar con mejores datos para la próxima reunión ordinaria.

AGRADECIMIENTO

Las delegaciones agradecieron a la PPTP por la organización de la reunión y a la

coordinación del MERCOSUR por el apoyo brindado.

PRÓXIMA REUNIÓN

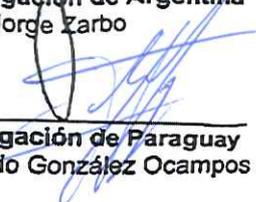
La próxima reunión ordinaria del SGT N°5/CT, será convocada oportunamente por la PPTP.

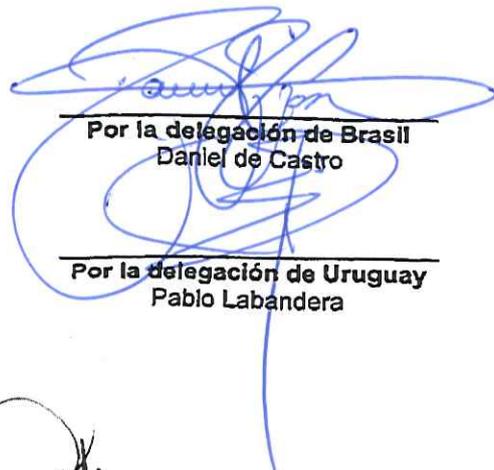
ANEXOS

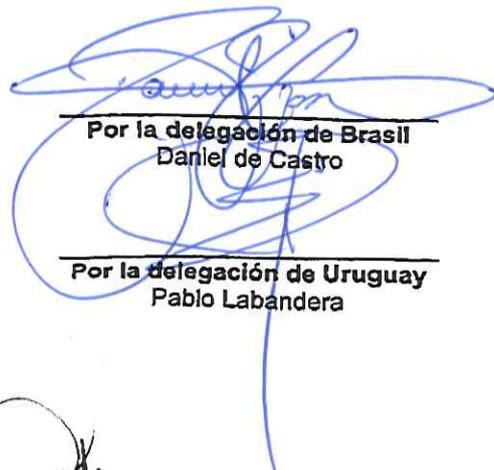
Los Anexos que forman parte de la presente Acta son los siguientes:

Anexo I	Lista de Participantes
Anexo II	Agenda
Anexo III	Resumen del Acta
Anexo IV	


Por la delegación de Argentina
Jorge Zarbo


Por la delegación de Paraguay
Luis Fernando González Ocampos


Por la delegación de Brasil
Daniel de Castro


Por la delegación de Uruguay
Pablo Labandera


Por la delegación de Chile
Pablo Ortiz