

**MERCOSUR/SGT N°5-CETM/ACTA N° 02/22**

**LXII REUNIÓN ORDINARIA DEL SUBGRUPO DE TRABAJO  
“TRANSPORTE” SGT N° 5 – COMISIÓN DE ESPECIALISTAS DE  
TRANSPORTE MARÍTIMO DEL MERCOSUR (CETM)**

Se realizó el día 25 de octubre de 2022, en ejercicio de la Presidencia *Pro Tempore* de Uruguay (PPTU), una reunión de la Comisión de Especialistas de Transporte Marítimo del Mercosur (CETM) en el marco de la LXII Reunión Ordinaria del Subgrupo de Trabajo “Transporte” SGT N° 5, por sistema de videoconferencia de conformidad con lo dispuesto en la Resolución GMC N° 19/12, con la presencia de las delegaciones de Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay.

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

Las palabras de bienvenida estuvieron a cargo de la Lic. Fernanda Ouviaña Coordinadora del Grupo de Trabajo del Área Internacional de la Dirección Nacional de Transporte de Uruguay, quien en nombre de la PPTU y del Coordinador Nacional ante el SGT N°5 por el país el Dr. Pablo Labandera y del Director General de Transporte Fluvial y Marítimo el Ing. Andrés Juri, agradeció la participación de las delegaciones augurando éxitos para el desarrollo del encuentro. Por la Dirección General de Transporte Fluvial y Marítimo de Uruguay participó en la reunión la Esc. Claudia Riolfo.

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. PROPUESTA DE ACUERDO MULTILATERAL DE TRANSPORTE  
MARÍTIMO (Propuesta de Brasil)**

La PPTU realizó un breve resumen de los antecedentes de la propuesta en el cual expresó que en la pasada reunión de la CETM realizada el 15 junio de 2022 en el marco de la LXI Reunión del SGT N°5 bajo la Presidencia Pro Tempore de Paraguay algunos países manifestaron el interés de retomar la

posibilidad de suscribir un Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo en el Mercosur. Concretamente la delegación de Brasil se había comprometido a presentar para la presente reunión una propuesta por escrito a los efectos de que pudiera ser analizada por los países.

La delegación de Uruguay recordó que en la pasada Reunión de la I Comisión Técnica del SGT N°5 llevada cabo en el mes de setiembre bajo la PPTU algunos integrantes del sector privado de los Estados Parte pudieron manifestarse al respecto, y concretamente la delegación de Uruguay manifestó encontrarse alineada con la postura de su sector logístico en relación a que no es deseable para el país la suscripción de un acuerdo de corte proteccionista en base al antecedente del proyecto que se había planteado en el año 2005.

La delegación de Paraguay consideró auspiciosos los intercambios que se vienen realizando en el marco de la Comisión e hizo hincapié en que la discusión relativa a la suscripción de un Acuerdo Multilateral debe tener en consideración la participación de otros organismos involucrados en la materia ya que el tema no es competencia exclusiva de las autoridades de transporte del país.

La delegación de Argentina manifestó que estará a la espera de recibir la ampliación de la propuesta de parte de la delegación de Brasil a los efectos de evaluar la misma y discutir con su sector privado.

A su tiempo la delegación de Brasil adelantó que en oportunidad de la próxima reunión de la Comisión estará realizando una presentación con información sobre su legislación interna en la materia, datos estadísticos y un panorama mundial del cabotaje y la navegación mundial, y propuso que los demás países aporten información sobre su sector de transporte marítimo a los efectos de poder conocer mejor las realidades nacionales y regionales, como base para la elaboración de una futura propuesta que responda a los intereses de todos los países.

En dicho sentido, las delegaciones acordaron comenzar a trabajar para generar un espacio más dinámico para el intercambio de información en la materia, con el objetivo de elaborar un informe diagnóstico de la situación del transporte marítimo en la región que sirva como base para futuras discusiones, para lo cual la delegación de Brasil se comprometió a presentar para la próxima reunión una guía de puntos que debería abarcar dicho informe a los efectos de delimitar la información a aportar para que el resultado sea homogéneo y facilitar su compilación.

La delegación de Uruguay manifestó que si bien es deseable conocer en mayor profundidad las realidades del sector en los demás países, recordó que se deberá involucrar en los intercambios a los actores y autoridades que tienen competencias en el tema, sobre todo a la hora de llegar a plantear una propuesta de suscripción de un eventual Acuerdo, así como tener en cuenta los

aportes de los sectores privados. Asimismo, reiteró el apoyo a la postura manifestada por el sector logístico nacional de su país que fuera expresada en oportunidad de la pasada Reunión de la Comisión Técnica del SGT N°5.

## **2. TRANSPORTE FLUVIAL INTERNO (Propuesta de Brasil)**

Las delegaciones no presentaron en esta oportunidad, temáticas concretas en relación al transporte fluvial interno de los países para tratar en el marco de la Comisión, pero acordaron mantener el tema en agenda para intercambios futuros.

La delegación de Paraguay destacó la importancia de la visita técnica que se realizó bajo su PPT en el marco del I Seminario sobre Fiscalización de Transporte Marítimo del Mercosur, sugiriendo a las demás delegaciones que se continúe fomentando la realización de ese tipo de actividades a los efectos de propiciar el intercambio de experiencias e información que puedan servir de punta pie para avanzar en los temas relacionados al transporte marítimo de la región.

## **3. INFORME DE CUMPLIMIENTO DEL PROGRAMA DE TRABAJO 2021-2022 y PROGRAMA DE TRABAJO 2023-2024**

Los Estados Parte acordaron aprobar el Informe de Cumplimiento del Programa de Trabajo 2021-2022 y Programa de Trabajo 2023-2024 durante la próxima reunión de la CETM a los efectos de ser elevados en dicha oportunidad al SGT N°5.

La PPTU recordó que las tareas que se encuentran actualmente aprobadas dentro del Programa de Trabajo responden a la "Actualización e intercambio de información sobre la materia" y el "Seguimiento de las negociaciones internas y externos en curso del Mercosur" ambas categorizadas como tareas o actividades de tipo permanente con prioridad normal.

## **4. APORTES DEL SECTOR PRIVADO**

El sector privado de los Estados Parte participó de la reunión en calidad de observadores, quienes en general manifestaron sus apreciaciones en torno al tratamiento del punto relacionado con el Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo y coincidieron en la importancia de alinear una política sectorial que responda a las circunstancias actuales en los diferentes países.

## **PRÓXIMA REUNIÓN**

La próxima reunión de la CETM, se llevará a cabo de manera presencial en el marco de la LXII Reunión del SGT N°5 los días 9 y 10 de noviembre de 2022 en la ciudad de Montevideo.

## ANEXOS

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

<b>Anexo I</b>	Lista de Participantes
<b>Anexo II</b>	Agenda
<b>Anexo III</b>	Resumen del Acta



---

Por la delegación de Argentina  
Germán Kahlow



---

Por la delegación de Brasil  
Aretta de Andrade Assis Gomes



---

Por la delegación de Paraguay  
Víctor Ortega



---

Por la delegación de Uruguay  
Claudia Riolfo

## ANEXO I

### LXII REUNIÓN ORDINARIA DEL SUBGRUPO DE TRABAJO “TRANSPORTE” SGT N° 5 COMISION DE ESPECIALISTAS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DEL MERCOSUR (CETM)

Videoconferencia, 9 de noviembre de 2022

ACTA N° 03/22

#### LISTA DE PARTICIPANTES

##### DELEGACIÓN DE ARGENTINA

<b>NOMBRE</b>	<b>ORGANISMO</b>	<b>CONTACTO</b>
German Kahlow	Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante – Dirección de Política Naviera y Marina Mercante	gkahlow@transporte.gob.ar

##### DELEGACIÓN DE BRASIL

<b>NOMBRE</b>	<b>ORGANISMO</b>	<b>CONTACTO</b>
Aretta de Andrade Assis Gomes	ANTAQ	arettagomes@yahoo.com.br
Livia Resende Lara	ANTAQ	livia.lara@antaq.gob.br
Karênina Martins Teixeira Dias	Ministerio de Infraestructura	

##### DELEGACIÓN DE PARAGUAY

<b>NOMBRE</b>	<b>ORGANISMO</b>	<b>CONTACTO</b>
Patricio Ortega	Dirección General Marina Mercante	patricioores@hotmail.com
Víctor Ortega	Dirección General Marina Mercante	vhortegaoviedo@gmail.com
Daniel Hauret	Dirección General Marina Mercante	dhauret@hotmail.com
José Maciel	ANNP	jose_maciel@annp.gov.py

##### DELEGACIÓN DE URUGUAY

<b>NOMBRE</b>	<b>ORGANISMO</b>	<b>CONTACTO</b>
Andrés Juri	Dirección General de Transporte Fluvial y Marítimo - DNT - MTOP	andres.juri@mtop.gub.uy
Claudia Riolfo	Dirección General de Transporte Fluvial y Marítimo - DNT - MTOP	claudia.riolfo@mtop.gub.uy
Fernanda Ouviaña	Dirección Nacional de Transporte - MTOP	maria.ouvina@mtop.gub.uy

## SECTOR PRIVADO

### DELEGACIÓN DE ARGENTINA

<b>NOMBRE</b>	<b>ORGANISMO</b>	<b>CONTACTO</b>
Jorge Tiravassi	Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante	presidente@capitanesdeultramar.org.ar
Eduardo Baglietto	Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante	ebaglietto@yahoo.com.ar
Sergio Dorrego	Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante	sdorrego@yahoo.es
Marcelo Giurlani	Centro de Jefes y Oficiales Maquinistas Navales	giurlani@maquinaval.com.ar
Leonardo Abiad	FENA	gerencia@fena.org.ar
Gustavo Roca	FENA	gustavoroca@hotmail.com.ar
Guillermo R. Gadea	FENA	guillermo_gadea@antaresnav.com.ar

### DELEGACIÓN DE BRASIL

<b>NOMBRE</b>	<b>ORGANISMO</b>	<b>CONTACTO</b>
Mark Juzwiak	ABAC	mark.juzwiak@alianca.com.br

### DELEGACIÓN DE URUGUAY

<b>NOMBRE</b>	<b>ORGANISMO</b>	<b>CONTACTO</b>
Emilio Rivero	INALOG	emilio.rivero@inalog.org.uy
Monica Ageitos	CENNAVE	mageitos@cennave.com.uy
Yanina Ventura	CENNAVE	yventura@cennave.com.uy

**LXII REUNIÓN DEL SUBGRUPO DE TRABAJO N°5 “TRANSPORTE” DEL  
MERCOSUR  
COMISIÓN DE ESPECIALISTAS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DEL  
MERCOSUR (CETM)**

**ANEXO II**

**Videoconferencia, 25 de octubre 2022**

**AGENDA**

- 1) PROPUESTA DE ACUERDO MULTILATERAL DE TRANSPORTE  
MARÍTIMO (Propuesta de Brasil)**
- 2) TRANSPORTE FLUVIAL INTERNO (Propuesta de Brasil)**
- 3) INFORME DE CUMPLIMIENTO DEL PROGRAMA DE TRABAJO 2021-  
2022 Y PROGRAMA DE TRABAJO 2023-2024**
- 4) APORTES DEL SECTOR PRIVADO**

**LXII REUNIÓN DEL SUBGRUPO DE TRABAJO N°5 “TRANSPORTE” DEL  
MERCOSUR  
COMISION DE ESPECIALISTAS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DEL MERCOSUR  
(CETM)**

**ANEXO III**

**Videoconferencia, 25 de octubre de 2022**

**RESUMEN DEL ACTA**

**I - BREVE INDICACIÓN DE LOS TEMAS TRATADOS**

Fueron tratados todos los temas de la Agenda, que consta como Anexo II del Acta N° 02/22 de la Comisión de Especialistas de Transporte Marítimo (CETM) realizada el 25/10/2022 mediante videoconferencia.

**II - PROYECTOS DE NORMAS**

No se eleva.

**III - DOCUMENTOS ELEVADOS A CONSIDERACIÓN DEL SGT N°5**

No se eleva.

**IV - SOLICITUDES AL GMC**

No se eleva.



**MERCOSUR/SGT N°5-CETM/ACTA N° 3/22**

**LXII REUNIÓN ORDINARIA DEL SUBGRUPO DE TRABAJO  
“TRANSPORTE” SGT N° 5 – COMISIÓN DE ESPECIALISTAS DE  
TRANSPORTE MARÍTIMO DEL MERCOSUR (CETM)**

Se realizó el día 9 de noviembre de 2022, en ejercicio de la Presidencia *Pro Tempore* de Uruguay (PPTU), una reunión de la Comisión de Especialistas de Transporte Marítimo del Mercosur (CETM) en el marco de la LXII Reunión Ordinaria del Subgrupo de Trabajo “Transporte” SGT N° 5, con la presencia de las delegaciones de Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay.

Las palabras de bienvenida estuvieron a cargo del Ing. Andrés Juri en su calidad de Director General de Transporte Fluvial y Marítimo de la Dirección Nacional de Transporte de Uruguay, quien en nombre de la PPTU y del Coordinador Nacional ante el SGT N°5 por el país el Dr. Pablo Labandera, presentó a la Esc. Claudia Riolfo en calidad de Asesora de la citada Dirección y a la Lic. Fernanda Ouviaña, Coordinadora del Grupo de Trabajo del Área Internacional de la Dirección Nacional de Transporte. El Director agradeció la participación de las delegaciones augurando éxitos para el desarrollo del encuentro.

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 se abordó en forma más pormenorizada los temas tratados en el marco de la Reunión Preparatoria:

**1. PROPUESTA DE ACUERDO MULTILATERAL DE TRANSPORTE  
MARÍTIMO (Propuesta de Brasil)**

La PPTU realizó un breve resumen del tema abordado en la pasada Reunión Preparatoria de la CETM realizada por sistema de videoconferencia, el día 25 de octubre pasado en el marco de la LXII Reunión del SGT N°5 bajo la Presidencia Pro Tempore de Uruguay. A continuación, se dio la palabra a las delegaciones presentes.

La delegación de Argentina realizó una enumeración de los aspectos principales que habría que considerar para un posible Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo en el Mercosur. Concretamente propuso considerar los siguientes aspectos:

- El Ámbito de aplicación, Litoral Marítimo de los Estados Parte y los puertos argentinos y uruguayos del Río de la Plata.
- El Acuerdo a encarar con los Estados Parte debe involucrar todos los puertos que integren la estructura regional de los países miembros.
- Todas las cargas que se transporten entre los Estados Parte deben incorporarse al Acuerdo tanto sean de intercambio comercial o que realicen transbordos con destino final extra zona.
- A este respecto deben incluirse todas las cargas embarcadas en puertos fluviales con destino a puertos marítimos y viceversa.
- El cabotaje nacional queda reservado exclusivamente a cada Estado Parte.
- Los Armadores de cada Estado Parte deben estar registrados y autorizados en el tráfico e informado a las Autoridades de Aplicación de cada país.
- Prioridad a las flotas nacionales en las exportaciones del Estado correspondiente.
- Permanente consulta de los Estados Parte en la oferta y demanda de capacidad de bodega.
- Prioridad de los buques de bandera nacional sobre las embarcaciones arrendadas.
- Sistema ágil y coordinado en la liberación de cargas ante la falta de embarcaciones del MERCOSUR para cubrir el tráfico.

La Delegación de Brasil realizó una presentación con información estadística comprendiendo un panorama mundial del cabotaje y de la navegación mundial, proporcionando información sobre su sector de transporte marítimo para poder obtener un mayor conocimiento de la realidad nacional y regional, que sirva como base para la elaboración de una futura propuesta que contemple los intereses de todos los países. La presentación se agrega como **Anexo IV**.

Con miras a la elaboración de un futuro documento de trabajo la delegación de Brasil propuso que los demás países presenten en la próxima reunión virtual los siguientes datos de navegación nacional:

1. Principales puertos;
2. Principales rutas (origen-destino);
3. % cabotaje, % internacional; % feeder;
4. Movimientos en Tonelaje;
5. Movimientos en US\$;
6. Tipo de carga (graneles sólidos, líquidos y contenedores).

Asimismo, hizo mención a la finalización de los Acuerdos Bilaterales de Transporte de Cargas con Argentina y Uruguay en octubre de 2021 y refirió a la necesidad de establecer cronogramas con reuniones virtuales /en lo posible mensuales para intercambio de información que permitan avanzar en el estado de situación del bloque.

La Delegación de Paraguay valoró como muy positivo y felicitó el trabajo elaborado por la Delegación de Brasil a lo que se sumaron el resto de las delegaciones. Seguidamente, en su carácter de país mediterráneo remarcó la necesidad de existencia de reglamentación marítima regulando temas relativos a capacitación, tripulación, entre otros tales como legislación presente en reglamentos a nivel de la OMI o en proceso de análisis en la Comisión de la Hidrovía, que debería acompasarse y coordinarse a nivel del MERCOSUR para no legislar en forma diferente.

Por otro lado, la delegación de Paraguay realizó a la Delegación Brasileira un pedido especial relativo a un tratamiento similar en cuanto a las exigencias en transporte marítimo que el recibido por Argentina y Uruguay. Realizó un especial agradecimiento a la Administración Nacional de Puertos de Uruguay por otorgar una exoneración del 100% a las barcazas paraguayas.

La delegación de Uruguay se mostró dispuesta a recibir propuestas para la elaboración del diagnóstico regional a los efectos de comenzar a trabajar recolectando información, así como trasladar los temas abordados a los organismos con poder decisorio en la materia.

Las delegaciones en general coincidieron en la conveniencia celebración de reuniones virtuales frecuentes.

En relación a la temática de este punto en concreto, la delegación de Uruguay recalcó que su país no aprobaría un acuerdo de Transporte Multilateral de Cargas en las condiciones del Proyecto de Tratado Multilateral del año 2005. Reiteró lo manifestado en la reunión preparatoria del 25 de octubre pasado, de tener en cuenta a todos los actores y las propuestas de los sectores privados sobre todo a la hora de llegar a plantear una propuesta de suscripción de un eventual Acuerdo. Asimismo, reiteró el apoyo a la postura manifestada por el sector logístico nacional de su país que fuera expresada en oportunidad de la pasada Reunión de la Comisión Técnica del SGT N°5.

## **2. TRANSPORTE FLUVIAL INTERNO**

No se presentaron temáticas concretas en relación al transporte fluvial interno de los países para tratar en el marco de la Comisión, pero acordaron mantener el tema en agenda para intercambios futuros.

## **3. INFORME DE CUMPLIMIENTO DEL PROGRAMA DE TRABAJO 2021-2022 y PROGRAMA DE TRABAJO 2023-2024**

Los Estados Parte aprobaron el Informe de Cumplimiento del Programa de Trabajo 2021-2022.

Respecto al Programa de Trabajo 2023-2024 las delegaciones resolvieron terminar de ultimar su contenido durante la próxima reunión de la CETM a los efectos de ser elevados en dicha oportunidad al SGT N°5.

La PPTU recordó que las tareas que se encuentran actualmente aprobadas dentro del Programa de Trabajo responden a la "Actualización e intercambio de información sobre la materia" y el "Seguimiento de las negociaciones internas y externos en curso del Mercosur" ambas categorizadas como tareas de seguimiento o actividades de tipo permanente con prioridad normal.

La Delegación de Brasil propuso agregar como objetivo el seguimiento de las negociaciones para el desarrollo de una política de transporte marítimo regional.

Asimismo, la delegación de Uruguay sugirió incorporar al Programa de Trabajo para el próximo período la tarea de Elaboración de un documento diagnóstico de la situación del transporte marítimo en la región cuya fecha de culminación tentativa podría establecerse para Dic-23.

Durante el tratamiento de este punto la delegación de Paraguay solicitó incorporar un nuevo tema a tratar para agregar al temario de las próximas reuniones relacionado con igualdad de tratamiento de las embarcaciones a nivel fluvial con aquellas de marítimo que transportan container. Las delegaciones acordaron que el mismo será incorporado el Programa Tentativo de la próxima reunión.

#### **4. APORTES DEL SECTOR PRIVADO**

El sector privado de los Estados Parte participó de la reunión en calidad de observadores, quienes en general manifestaron sus apreciaciones en torno al tratamiento del punto relacionado con el Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo y coincidieron en la importancia de alinear una política sectorial que responda a las circunstancias actuales en los diferentes países.

Se agregan propuestas escritas de los Trabajadores del Personal Embarcado de la Marina Mercante Argentina y de las empresas Navieras de la República Argentina; Declaración de la Federación de Empresas Navieras Argentinas y Declaración de Instituciones Privadas del Sector Logístico de Uruguay sobre Proyecto Acuerdo Multilateral las cuales se agregan como **Anexo V**.

El sector privado brasileño hizo una ponencia verbal de apoyo a la elaboración de un Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo y a la manifestación de las empresas navieras de la República Argentina.

## 5. PRÓXIMA REUNIÓN

Las delegaciones acordaron realizar una próxima reunión en modalidad virtual fijada para el próximo 16 de diciembre de 2022 a las 14:00hs a ser coordinada por la PPTU.

## ANEXOS

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

<b>Anexo I</b>	Lista de Participantes
<b>Anexo II</b>	Agenda
<b>Anexo III</b>	Resumen del Acta
<b>Anexo IV</b>	Presentación El transporte marítimo en el mundo y en el MERCOSUR (Delegación de Brasil)
<b>Anexo V</b>	Aportes del sector privado



---

Por la delegación de Argentina  
German Kahlow



---

Por la delegación de Brasil  
Aretta de Andrade Assis Gomes



---

Por la delegación de Paraguay  
Víctor Ortega



---

Por la delegación de Uruguay  
Andrés Juri

**LXII REUNIÓN DEL SUBGRUPO DE TRABAJO N°5 “TRANSPORTE” DEL  
MERCOSUR  
COMISIÓN DE ESPECIALISTAS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DEL  
MERCOSUR (CETM)**

**ANEXO II**

**9 de noviembre de 2022**

**AGENDA**

- 1) PROPUESTA DE ACUERDO MULTILATERAL DE TRANSPORTE  
MARÍTIMO (Propuesta de Brasil)**
- 2) TRANSPORTE FLUVIAL INTERNO**
- 3) INFORME DE CUMPLIMIENTO DEL PROGRAMA DE TRABAJO 2021-  
2022 Y PROGRAMA DE TRABAJO 2023-2024**
- 4) APORTES DEL SECTOR PRIVADO**

**LXII REUNIÓN DEL SUBGRUPO DE TRABAJO N°5 “TRANSPORTE” DEL  
MERCOSUR  
COMISION DE ESPECIALISTAS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DEL MERCOSUR  
(CETM)**

**ANEXO III**

**9 de noviembre de 2022**

**RESUMEN DEL ACTA**

**I - BREVE INDICACIÓN DE LOS TEMAS TRATADOS**

Fueron tratados todos los temas de la Agenda, que consta como Anexo II del Acta N° 03/22 de la Comisión de Especialistas de Transporte Marítimo (CETM) realizada el 09/11/22.

**II - PROYECTOS DE NORMAS**

No se eleva.

**III - DOCUMENTOS ELEVADOS A CONSIDERACIÓN DEL SGT N°5**

No se eleva.

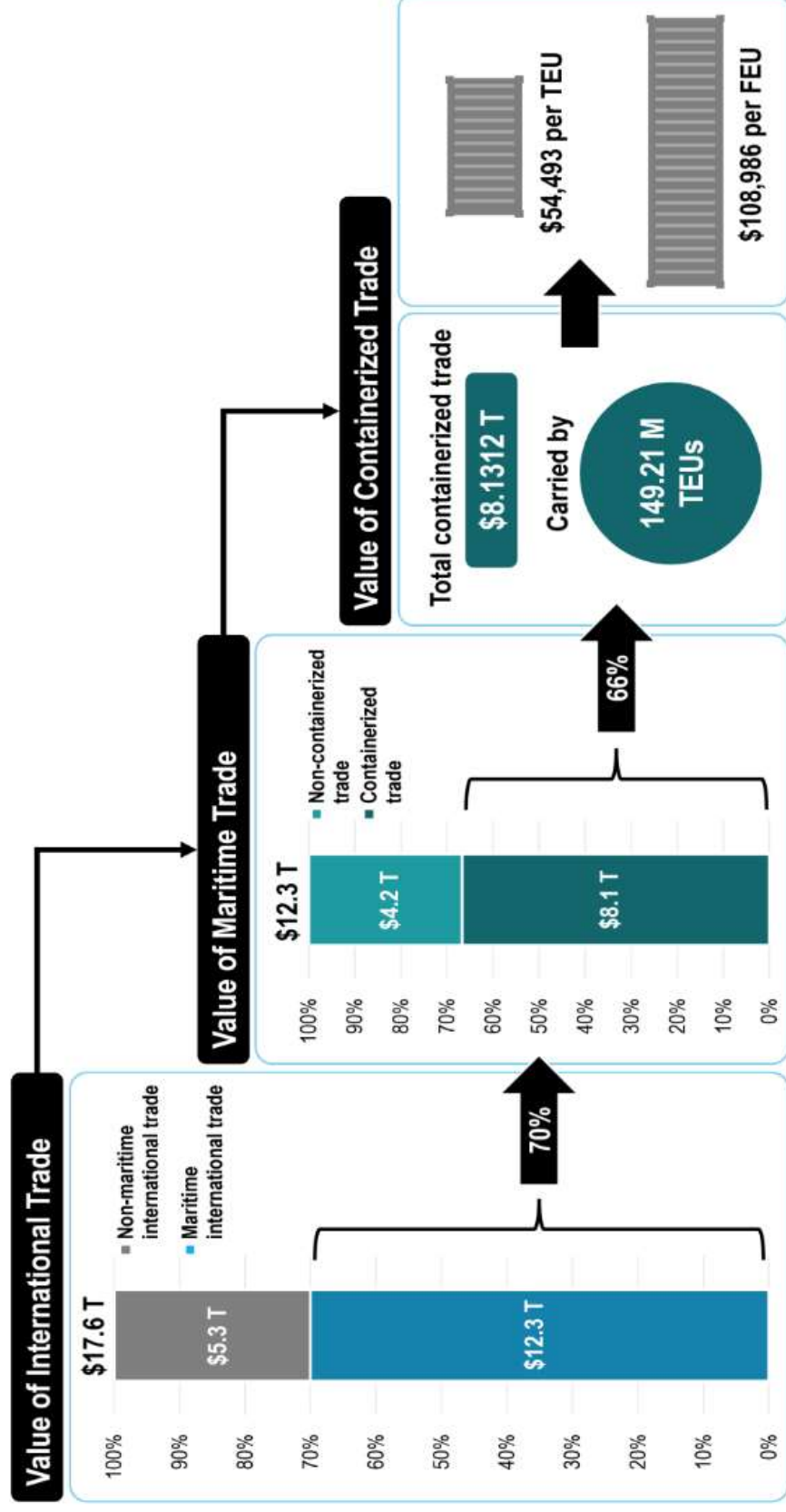
**IV - SOLICITUDES AL GMC**

No se eleva.

# **El transporte marítimo en el mundo y en el Mercosur**



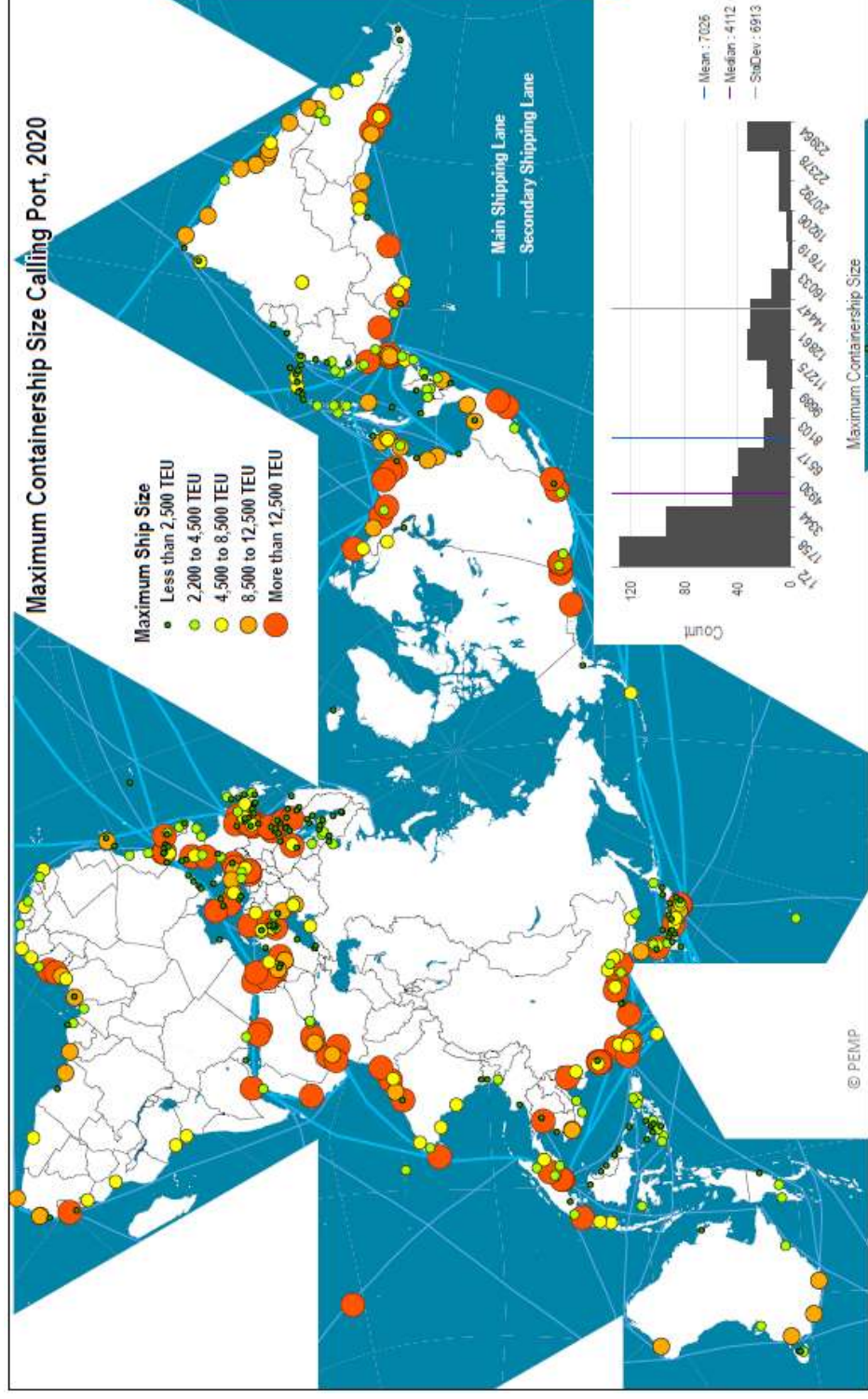
# El transporte marítimo en el mundo



Value of Containerized Trade, 2020

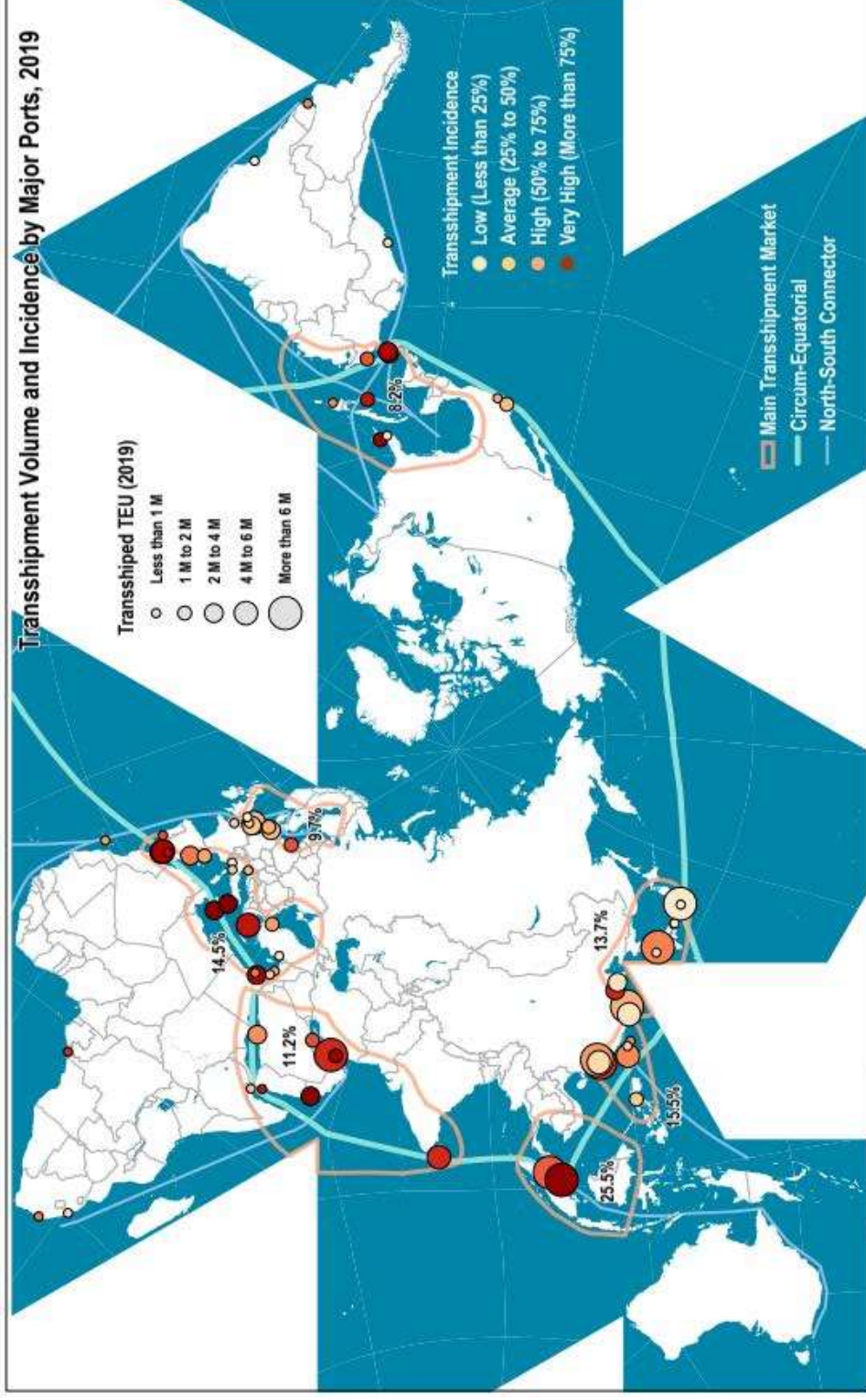
# Transporte marítimo en transformación

- Clasificación de los puertos por su capacidad de operar con portacontenedores en 2020 (en TEU)



# Puertos *Hub* en el mundo

□ Nivel de manipulación y transbordo de contenedores en 2019 (en TEU)

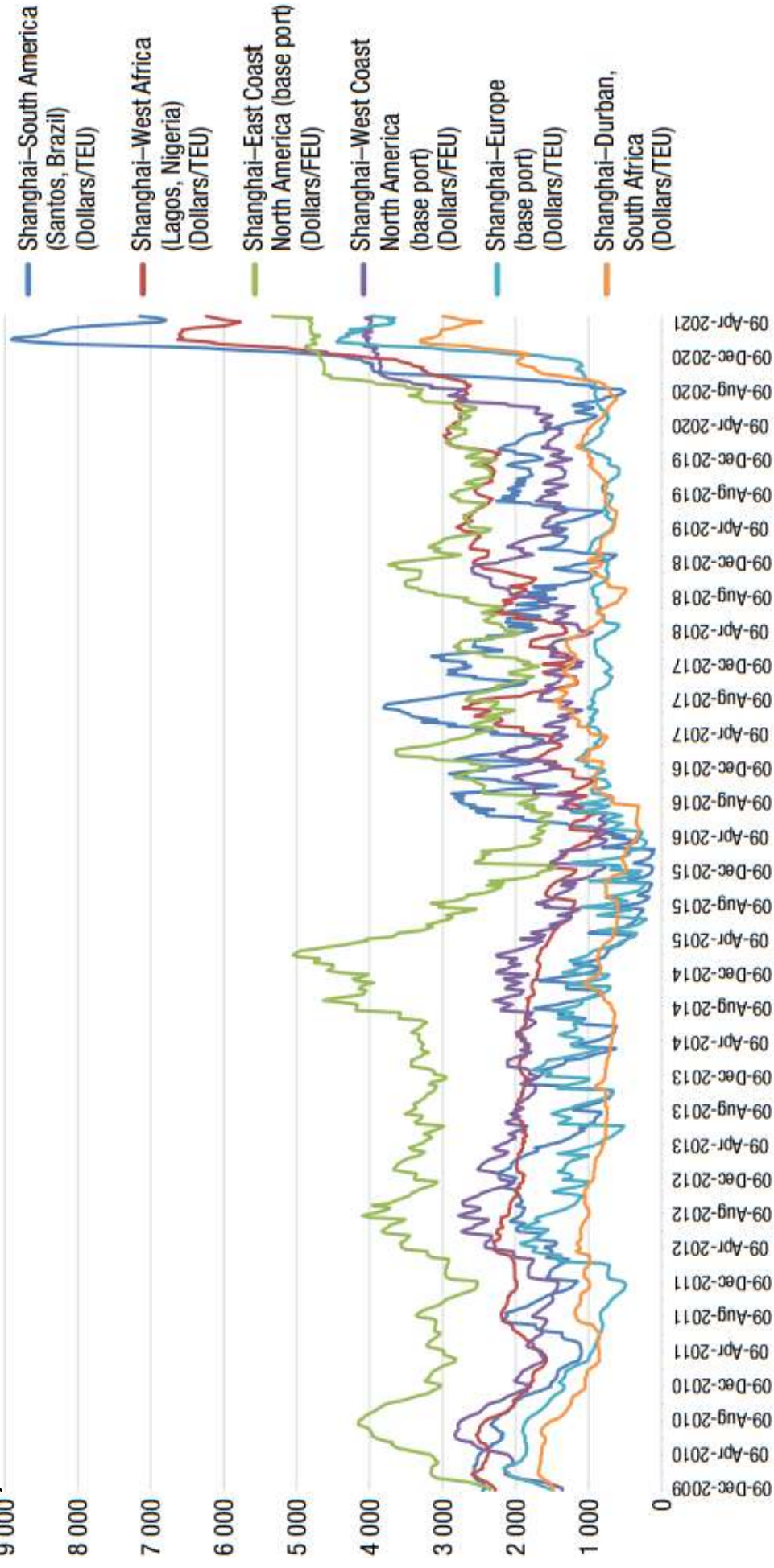


Dr. Jean-Paul Rodrigue, Dept. of Global Studies & Geography, Yorkville University

Fuente: [Port Economics, Management and Policy](#)

# La volatilidad en el *Trade Internacional*

Los fletes para los países fuera de las rutas principales están más caros (TEU x FEU)



# Fomento del transporte marítimo en los países de la OCDE

	Empresas	Factores de Custos				Tecnológico
		Trabajo	Capital	Energía	Infraestructura	
<b>Subsidios Directos</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Subsidios operacionales</li> <li>Subsidios para disponibilidad de flota</li> <li>Estado como propietario o accionista</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Custos de Treinamento para despesas de viagem e alívio</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Compra de navios</li> <li>Construção e descomissionamento</li> <li>Juros subsidiados</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Combustível</li> <li>Infraestrutura de abastecimento</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Infraestrutura portuária</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Projetos pilotos</li> <li>Desenvolvimento tecnológico</li> </ul>
<b>Incentivos Tributários</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Imposto sobre a tonelagem (tonnage tax)</li> <li>Isenção de imposto comercial</li> <li>Tributação de dividendos diferenciada</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Isenção IR</li> <li>Dedução de ganhos no exterior</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Isenções de impostos sobre ganhos de capital</li> <li>Isenção sobre o IVA</li> <li>Depreciação acelerada</li> <li>Imposto reduzido para arrendamento de navio</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Isenção tributária para combustível e energia elétrica</li> <li>Eleticidade abaixo do preço de custo</li> </ul>		
<b>Renúncias de Outras Receitas Governamentais</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Abatimento de dívidas de empresas navegação estatais</li> <li>Capitalização de bancos que atendem o setor</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Isenções de previdência social</li> <li>Custos sociais da automação</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Isenções de taxas alfandegárias para o navio insumos de construção</li> <li>Compra favorável e aluguel de volta</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Redução de taxas portuárias e de acesso a canal</li> </ul>	
<b>Transferência de risco para o governo</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Transferência de risco para o governo</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Empréstimos e garantias para aquisição de navios</li> <li>Créditos de exportação para construtores navais</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Empréstimos para infraestrutura portuária</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Empréstimos para inovação marítima</li> </ul>
<b>Indução de Demanda</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reserva de carga</li> <li>Restrições à cabotagem</li> <li>Restrições de investimentos estrangeiros</li> <li>Conferências de frete</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Marítimo nacional</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Requisitos de construção de navios domésticos</li> </ul>			

Fuente: *Maritime Subsidies: Do They Provide Value For Money (International Transport Forum, 2019)*

# Políticas de transporte marítimo en la Unión Europea

## □ Reglamento (CEE) N° 3.577/92:

- Estableció el principio de la libre prestación de servicios al transporte marítimo dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo);
- El Reglamento corresponde a la consolidación de los Acuerdos Bilaterales de Transporte Marítimo entre los países miembros.

## □ Reglamento (CE) N° 246/2009:

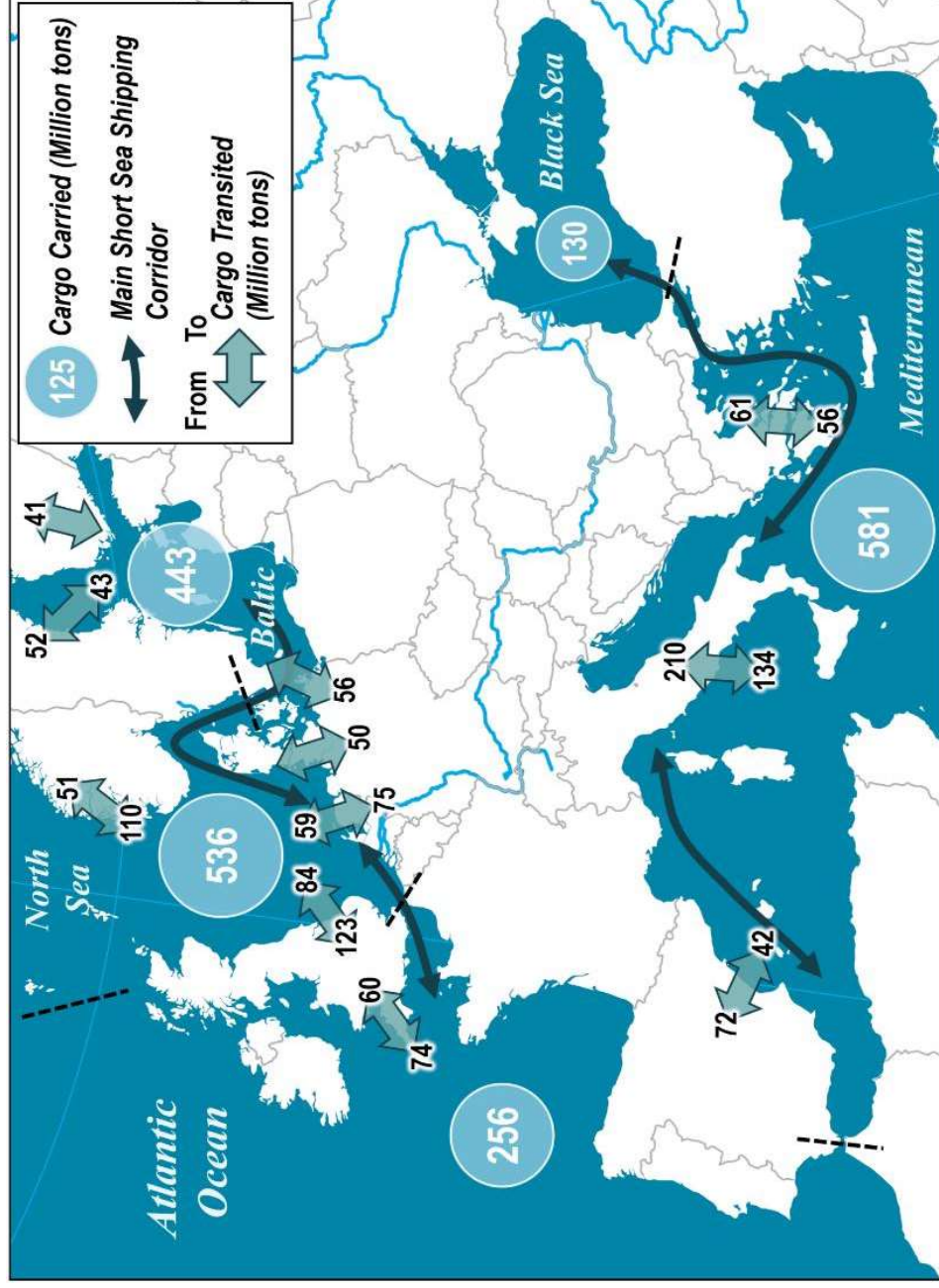
- Regula la actuación en consorcios de las compañías de transportes marítimos de contenedores;

## □ Reglamento (UE) N° 1.315/2013:

- Orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte (RTE-T);

## □ Consolidación de los datos de transporte marítimo y del *short sea shipping* (SSS) por medio de Eurostat;

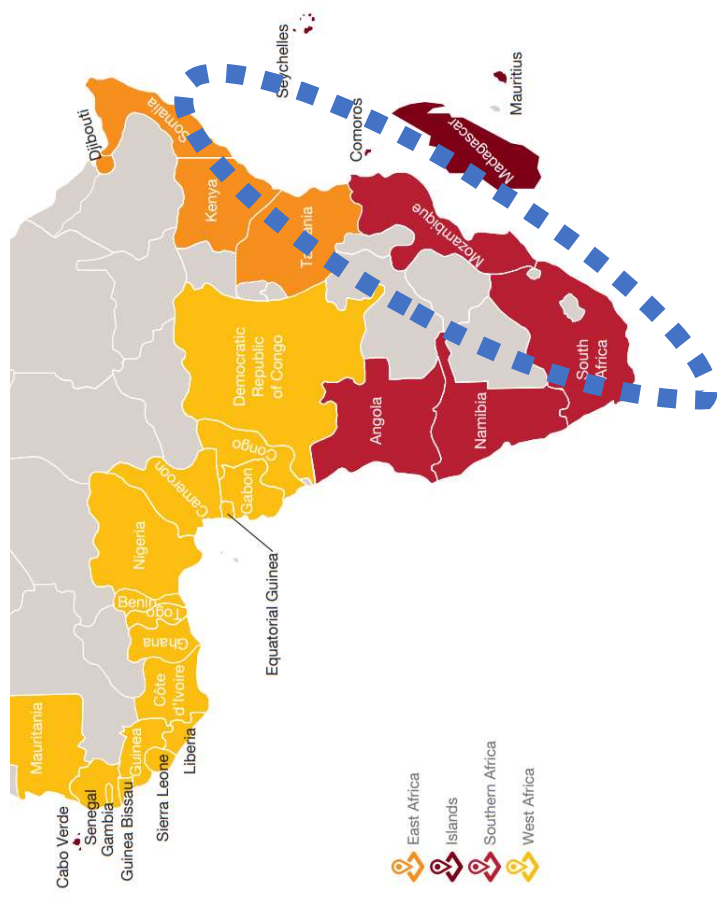
# Gran Cabotaje o Short Sea Shipping (SSS) en la Unión Europea



Fuente: [The European Short Sea Shipping Market](#) (The Geography of Transport Systems, 2014)

# Propuesta de estructuración del SSS en África

- ❑ La estructuración del SSS entre los países de África se señala como una solución para el desarrollo económico;
- ❑ Los costes logísticos reducen la competitividad en el *trade* entre los países de la región:
  - US\$ 800/TEU entre China/Tanzania;
  - US\$ 2.400/TEU entre Sudáfrica/Tanzania.
- ❑ El análisis identifica operaciones de SSS en la UE, así como en Sudamérica y en las costas este y oeste estadounidense/canadiense/mexicana;
- ❑ El mercado regional está dominado por Maersk, MSC, Hamburg Süd, Grindrod, K Line y CMA CGM.
- ❑ Los servicios de barcos *feeder* no están programados y los valores no son competitivos, puesto que las compañías marítimas operan en "conferencias".

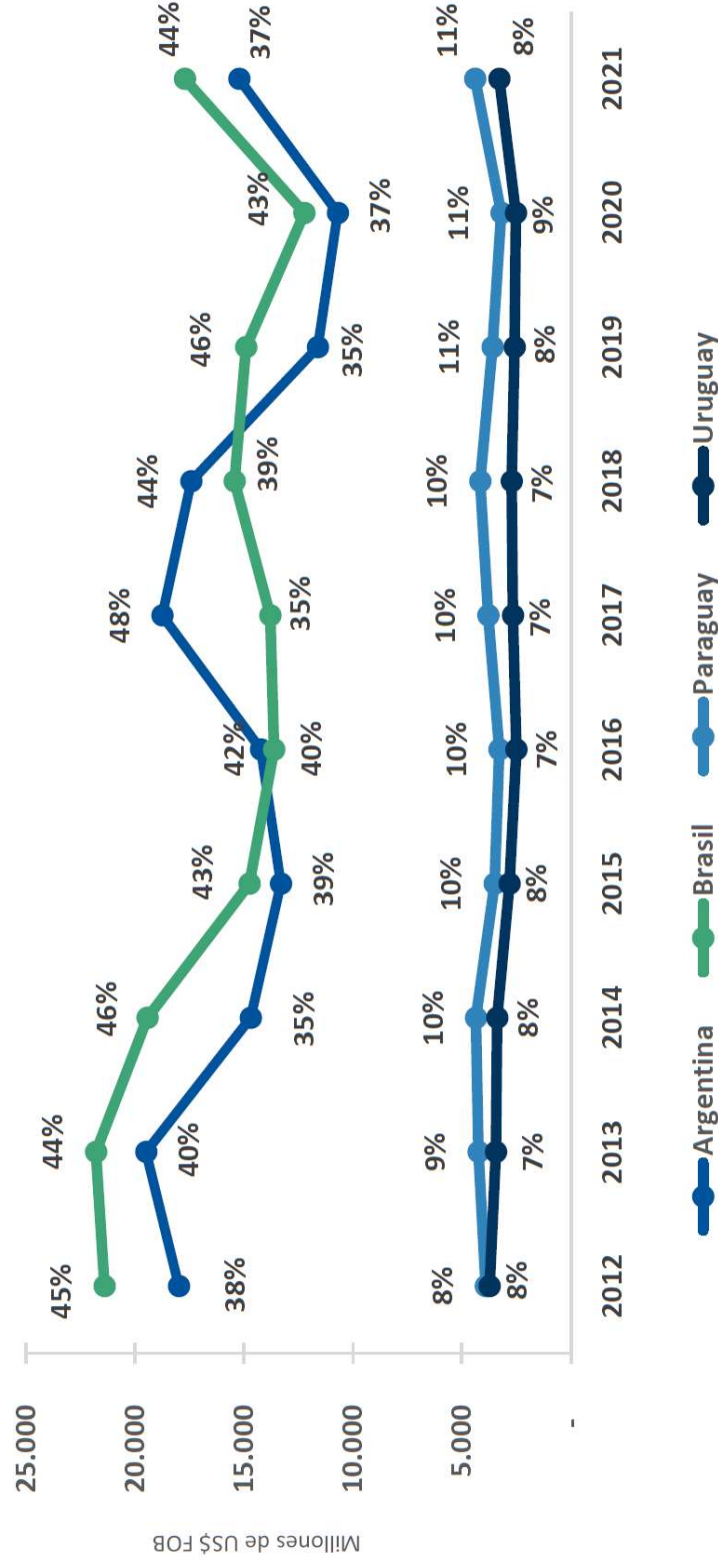




# El Mercosul

- En 2021, el intercambio comercial de Mercosur:
  - El volumen intrabloque fue de US\$ 57.000 mil millones;
  - El resto del mundo sumó US\$ 599.000 mil millones;

## □ Historia de los intercambios comerciales intra-Mercosur:



Fuente: Informe Técnico de Comercio Exterior (Mercosur, 2021)

# Las transformaciones del sector marítimo en el Mercosur

- ❑ Fin de los Acuerdos Marítimos Bilaterales en 2021/2022;
- ❑ Los compromisos adoptados por el Mercosur con respecto al transporte marítimo intrabloque;
- ❑ Los Acuerdos comerciales negociados por el Mercosur;
- ❑ Los reflejos de las operaciones de los barcos Neo-Panamax;
- ❑ Los cambios de las rutas internacionales y sus consecuencias;
- ❑ La consolidación del segmento de contenedores;
- ❑ El desarrollo multimodal;
- ❑ Los impactos de la descarbonización del transporte marítimo.



# El transporte marítimo en el Mercosur

- ❑ La Resolución n° 51/92, aprobó la creación de algunas Comisiones, entre ellas el SGT-6:
  - Acuerdo multilateral de transportes marítimos;
  - Registro común de embarcaciones;
  - Transporte multimodal.
- ❑ El objetivo del SGT-6 era:
  - Analizar y revisar los regímenes y acuerdos vigentes en el sector, con el fin de facilitar el intercambio comercial y realizar estudios sobre la conveniencia de elaborar un enfoque integrado en materia de los transportes terrestre, marítimo y aéreo en la región;
  - Elaborar un inventario de los problemas técnicos que hay que afrontar.

# Propuesta de agenda de trabajo

- ❑ Estructuración del sistema de intercambio de información de los países miembros:
  - Ordenación de los transportes marítimo/fluvial y políticas de incentivo vigentes;
  - Identificar datos y fuentes de información de interés sobre el *trade* entre los países.
- ❑ Reuniones virtuales mensuales del CETM con el objetivo de:
  - Revisar la agenda del SGT-6;
  - Identificar las convergencias y las impedancias para el desarrollo del modal marítimo/fluvial;
  - Analizar la promoción del modal marítimo/fluvial en el Mercosur en relación con las mejores prácticas internacionales, tales como: países miembros de la OCDE; prácticas de la Unión Europea; *Maritime Security Program* – MSP del Gobierno estadounidense;
  - Vigilar las evoluciones de los *trades* marítimos en el Mercosur.
- ❑ Estructurar acciones consensuadas a ser propuestas para su adopción en el Mercosur.

# ANEXOS

# Normas brasileñas - Transporte marítimo

## Constitución Federal:

- Art. 22 - Es competencia exclusiva de la Unión legislar sobre:  
X - régimen de puertos, navegación lacustre, fluvial, marítima, aérea y aeroespacial;
- Art. 177 - Constituyen monopolios de la Unión:  
IV - el transporte marítimo de petróleo crudo de origen nacional o de derivados básicos del petróleo producidos en el País, así como el transporte, mediante conducto, de petróleo crudo, sus derivados y gas natural de cualquier origen;
- Art. 178 - La ley establecerá la regulación de los transportes aéreo, fluvial/marítimo y terrestres y, en cuanto a la regulación de los transportes internacionales, deberá observar los acuerdos firmados por la Unión, respetando el principio de reciprocidad.

Párrafo único. Al regular el transporte por vía acuática, la ley establecerá las condiciones en las que el transporte de mercancías en régimen de cabotaje y navegación interior se podrán realizar por buques extranjeros.

.....

## Legislación:

- [Decreto-Ley nº 666](#): Instituye la obligación de transporte en barco de la bandera brasileña
- [Ley nº 9.432](#): Establece la regulación del transporte fluvial/marítimo y dicta otras medidas
- [Ley nº 9.537](#): Establece la seguridad del tráfico fluvial/marítimo en las aguas bajo jurisdicción nacional y dicta otras medidas
- [Ley nº 10.233](#): Establece la reestructuración de los transportes fluvial/marítimo y terrestre
- [Ley nº 10.893](#): Establece el Pago Adicional al Flete para la Renovación de la Marina Mercante - AFRMM
- [Ley nº 14.301](#): Establece el Programa de Incentivos al Transporte de Cabotaje (BR do Mar)

.....

## Decretos

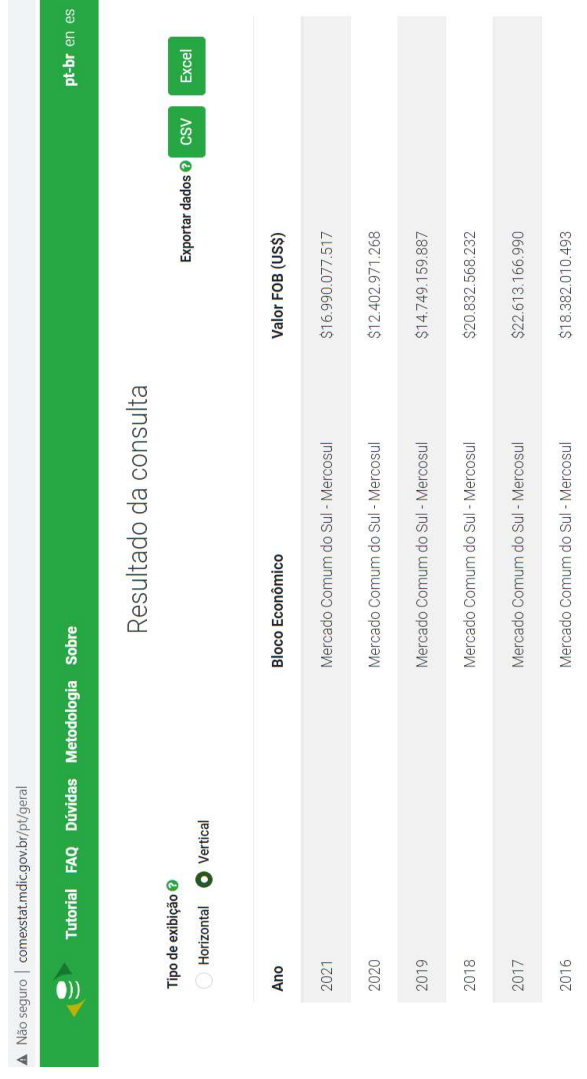
.....

## Reglamentos

- [Resolución ANTAQ Nº 62/2021](#): Establece las normas sobre los derechos y deberes de los usuarios, agentes intermediarios y empresas que operan en la navegación de apoyo marítimo, apoyo portuario, cabotaje y larga distancia, y establece las infracciones administrativas.

# Base de informaciones brasileñas

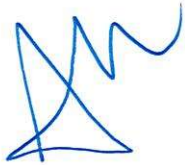
- Datos sobre el transporte marítimo y fluvial: [ANTAQ](#)
- Datos sobre el Comercio Internacional: [COMEXSTAT](#)



DECLARACIÓN DE LA FEDERACIÓN DE EMPRESAS NAVIERAS ARGENTINAS.

El Lic. Leonardo Abiad Gerente de la Federación de Empresas Navieras Argentinas expresó que es fundamental que se comience a trabajar en el Acuerdo Multilateral y que apoya la idea que se realicen reuniones mensuales. Manifestó que es estratégico, para el MERCOSUR, tener a disposición una flota regional competitiva. Y aclaró que el mencionado acuerdo no comprende los tráficos de cabotaje.

Finalmente señaló, tomando las palabras del Secretario General de la ALADI Dr Sergio Abreu Bonilla, que desde la Subcomisión de Especialistas de Transporte Marítimo (CETM) se deben realizar los trabajos técnicos para delinear un Proyecto de Acuerdo Multilateral, para que con voluntad política sea plasmado en un Acuerdo que redunde en beneficios para toda la región.

  
Lic Leonardo Abiad  
FENA



Montevideo, 8 de noviembre de 2022

Sr. Presidente Pro Tempore  
Subgrupo de Trabajo N°5 Transporte  
S / D

Los representantes de los trabajadores del Personal Embarcado de la Marina Mercante Argentina y las Empresas Navieras de la República Argentina, desean manifestar ante la LXII reunión Plenaria del Subgrupo de Trabajo N° 5, Transporte del Mercosur, Comisión de Especialistas del Transporte Marítimo, su firme posición de apoyo a la firma, a la brevedad posible, de un Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo del MERCOSUR.

El MERCOSUR implica la libre circulación de bienes, servicios y mercaderías entre los estados parte con el fin de obtener una zona de progreso y beneficio conjunto común, siendo por lo tanto un proceso abierto y dinámico. Desde su creación tuvo como objetivo principal propiciar un espacio común que generara oportunidades comerciales y de inversiones a través de la integración competitiva de las economías nacionales al mercado internacional.

En el 2005 se suscribió el llamado Protocolo de Montevideo, reconociéndose así la importancia de la integración intrazona del comercio de servicios y dejando en claro que sin integración en bienes y servicios no hay Mercado Común. Cualquier propuesta s contraria a este Protocolo estará en contra de un MERCOSUR inclusivo, donde el transporte por agua juega un papel fundamental en la economía toda, por cuanto suma valor agregado a las exportaciones de los países miembros.

Las entidades marítimas de la República Argentina, abajo firmantes, apuestan a la integración, privilegiando el interés colectivo, en la seguridad que el “Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo MERCOSUR” nos llevará hacia una demanda directa de trabajo de calidad tanto para e los marinos mercantes como también para los trabajadores de actividades conexas, a través del establecimiento de una política marítima común, a fin de que la misma pueda reactivar las marinas mercantes de los Estados Parte.

Por ello, nos permitimos solicitar al SGT 5, Transporte del Mercosur, a través de los especialistas del transporte Marítimo, el compromiso de discutir y elaborar un futuro Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo, que nos lleve a evitar la exclusión del citado transporte, junto con sus empresas y trabajadores, del ámbito del MERCOSUR. Solo a través de la participación de los Armadores de los Estados Parte y el fomento y promoción de las flotas de los mismos, con la consiguiente generación de mano de obra para los trabajadores de los países intervinientes, condiciones de prestación de servicios ágiles y competitivas, e ingresos en las balanzas comerciales, podrá lograrse disminuir la importación de servicios y recuperar el transporte marítimo nacional y regional.

La defensa del tráfico en el MERCOSUR, independientemente de la estructura de costos de los productos de intercambio, es necesaria para el crecimiento de las marinas mercantes regionales, la consolidación logística estratégica dentro del mercado mundial y cumplir con los mandatos del Mercado Común.



Resulta imprescindible su firma, reservando exclusivamente el Cabotaje Nacional a cada Estado miembro, manteniendo el ámbito de aplicación que corresponde al litoral marítimo de los Estados Parte y los Puertos Argentinos y Uruguayos del Río de la Plata. Así también el transporte de todas las cargas involucradas entre puertos de dichos Estados, se empleen instalaciones portuarias o no, tanto sean de intercambio comercial, como aquellas que realicen transbordos. Todos los tráficós regionales serán efectuados por buques inscriptos en Registros de los países integrantes del Acuerdo.

Los países de la región crearon el MERCOSUR con el objetivo principal de aumentar la capacidad y eficiencia de sus economías, las cuales están integradas por bienes y servicios, por lo tanto, no se puede desconocer la importancia del transporte por agua. Liberar el mismo a buques extra-zona, implica un beneficio a las economías extra - MERCOSUR y con ello, la disminución de la flota de bandera regional y de puestos de trabajo directos e indirectos. Por ello, la integración de todos los sectores, sin excepción, es condición primordial para su desarrollo.

En base a los conceptos arriba expuestos, solicitamos avanzar rápidamente en las negociaciones de dicho Acuerdo, para su elevación al Grupo Mercado Común, a fin de concluir el tan ansiado proceso de integración en lo referente al transporte por agua y lograr un MERCOSUR PARA EL BENEFICIO Y DESARROLLO DE LOS PAISES QUE LO INTEGRAN.

Lic Leonardo Abiad  
PSNA

JORGE TURVASH  
CAPITAN DE ULTRAMAR  
Y OF. MAR. MERCANTE

MARCELO GIULLANI  
CENTRO DE JEFES Y OFICIALES  
MAQUINISTAS NAVALES

# ANEXOS

# Normas brasileñas - Transporte marítimo

## Constitución Federal:

- Art. 22 - Es competencia exclusiva de la Unión legislar sobre:  
X - régimen de puertos, navegación lacustre, fluvial, marítima, aérea y aeroespacial;
- Art. 177 - Constituyen monopolios de la Unión:  
IV - el transporte marítimo de petróleo crudo de origen nacional o de derivados básicos del petróleo producidos en el País, así como el transporte, mediante conducto, de petróleo crudo, sus derivados y gas natural de cualquier origen;
- Art. 178 - La ley establecerá la regulación de los transportes aéreo, fluvial/marítimo y terrestres y, en cuanto a la regulación de los transportes internacionales, deberá observar los acuerdos firmados por la Unión, respetando el principio de reciprocidad.

Párrafo único. Al regular el transporte por vía acuática, la ley establecerá las condiciones en las que el transporte de mercancías en régimen de cabotaje y navegación interior se podrán realizar por buques extranjeros.

.....

## Legislación:

- [Decreto-Ley n° 666](#): Instituye la obligación de transporte en barco de la bandera brasileña
- [Ley n° 9.432](#): Establece la regulación del transporte fluvial/marítimo y dicta otras medidas
- [Ley n° 9.537](#): Establece la seguridad del tráfico fluvial/marítimo en las aguas bajo jurisdicción nacional y dicta otras medidas
- [Ley n° 10.233](#): Establece la reestructuración de los transportes fluvial/marítimo y terrestre
- [Ley n° 10.893](#): Establece el Pago Adicional al Flete para la Renovación de la Marina Mercante - AFRMM
- [Ley n° 14.301](#): Establece el Programa de Incentivos al Transporte de Cabotaje (BR do Mar)

.....

## Decretos

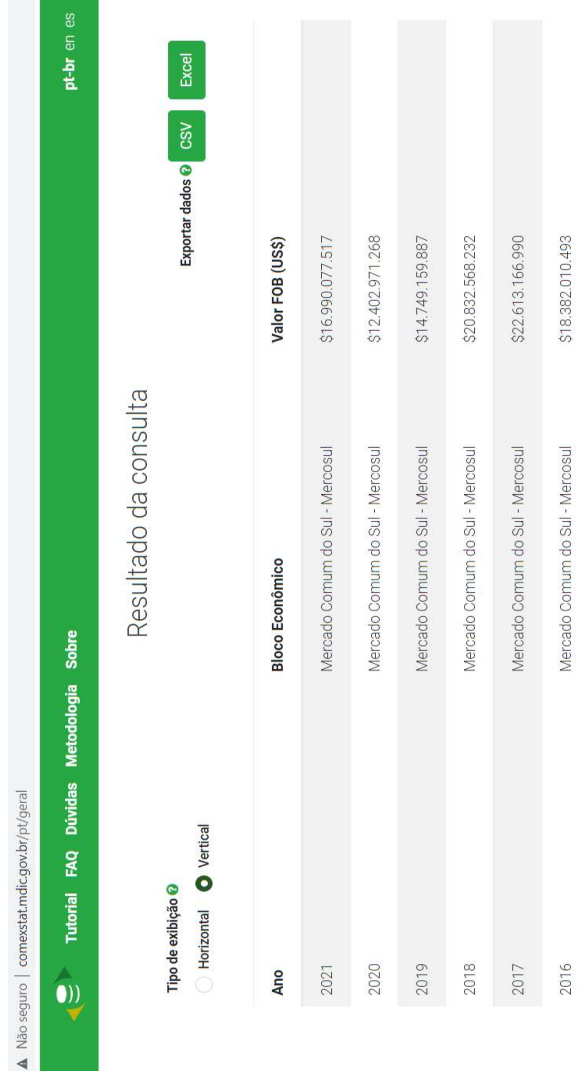
.....

## Reglamentos

- [Resolución ANTAQ N° 62/2021](#): Establece las normas sobre los derechos y deberes de los usuarios, agentes intermediarios y empresas que operan en la navegación de apoyo marítimo, apoyo portuario, cabotaje y larga distancia, y establece las infracciones administrativas.

# Base de informaciones brasileñas

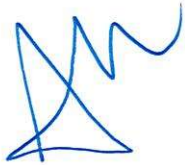
- Datos sobre el transporte marítimo y fluvial: [ANTAQ](#)
- Datos sobre el Comercio Internacional: [COMEXSTAT](#)



DECLARACIÓN DE LA FEDERACIÓN DE EMPRESAS NAVIERAS ARGENTINAS.

El Lic. Leonardo Abiad Gerente de la Federación de Empresas Navieras Argentinas expresó que es fundamental que se comience a trabajar en el Acuerdo Multilateral y que apoya la idea que se realicen reuniones mensuales. Manifestó que es estratégico, para el MERCOSUR, tener a disposición una flota regional competitiva. Y aclaró que el mencionado acuerdo no comprende los tráficos de cabotaje.

Finalmente señaló, tomando las palabras del Secretario General de la ALADI Dr Sergio Abreu Bonilla, que desde la Subcomisión de Especialistas de Transporte Marítimo (CETM) se deben realizar los trabajos técnicos para delinear un Proyecto de Acuerdo Multilateral, para que con voluntad política sea plasmado en un Acuerdo que redunde en beneficios para toda la región.

  
Lic Leonardo Abiad  
FENA

Montevideo, 8 de noviembre de 2022

Sr. Presidente Pro Tempore  
Subgrupo de Trabajo N°5 Transporte  
S / D

Los representantes de los trabajadores del Personal Embarcado de la Marina Mercante Argentina y las Empresas Navieras de la República Argentina, desean manifestar ante la LXII reunión Plenaria del Subgrupo de Trabajo N° 5, Transporte del Mercosur, Comisión de Especialistas del Transporte Marítimo, su firme posición de apoyo a la firma, a la brevedad posible, de un Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo del MERCOSUR.

El MERCOSUR implica la libre circulación de bienes, servicios y mercaderías entre los estados parte con el fin de obtener una zona de progreso y beneficio conjunto común, siendo por lo tanto un proceso abierto y dinámico. Desde su creación tuvo como objetivo principal propiciar un espacio común que generara oportunidades comerciales y de inversiones a través de la integración competitiva de las economías nacionales al mercado internacional.

En el 2005 se suscribió el llamado Protocolo de Montevideo, reconociéndose así la importancia de la integración intrazona del comercio de servicios y dejando en claro que sin integración en bienes y servicios no hay Mercado Común. Cualquier propuesta s contraria a este Protocolo estará en contra de un MERCOSUR inclusivo, donde el transporte por agua juega un papel fundamental en la economía toda, por cuanto suma valor agregado a las exportaciones de los países miembros.

Las entidades marítimas de la República Argentina, abajo firmantes, apuestan a la integración, privilegiando el interés colectivo, en la seguridad que el “Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo MERCOSUR” nos llevará hacia una demanda directa de trabajo de calidad tanto para e los marinos mercantes como también para los trabajadores de actividades conexas, a través del establecimiento de una política marítima común, a fin de que la misma pueda reactivar las marinas mercantes de los Estados Parte.

Por ello, nos permitimos solicitar al SGT 5, Transporte del Mercosur, a través de los especialistas del transporte Marítimo, el compromiso de discutir y elaborar un futuro Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo, que nos lleve a evitar la exclusión del citado transporte, junto con sus empresas y trabajadores, del ámbito del MERCOSUR. Solo a través de la participación de los Armadores de los Estados Parte y el fomento y promoción de las flotas de los mismos, con la consiguiente generación de mano de obra para los trabajadores de los países intervinientes, condiciones de prestación de servicios ágiles y competitivas, e ingresos en las balanzas comerciales, podrá lograrse disminuir la importación de servicios y recuperar el transporte marítimo nacional y regional.

La defensa del tráfico en el MERCOSUR, independientemente de la estructura de costos de los productos de intercambio, es necesaria para el crecimiento de las marinas mercantes regionales, la consolidación logística estratégica dentro del mercado mundial y cumplir con los mandatos del Mercado Común.



Resulta imprescindible su firma, reservando exclusivamente el Cabotaje Nacional a cada Estado miembro, manteniendo el ámbito de aplicación que corresponde al litoral marítimo de los Estados Parte y los Puertos Argentinos y Uruguayos del Río de la Plata. Así también el transporte de todas las cargas involucradas entre puertos de dichos Estados, se empleen instalaciones portuarias o no, tanto sean de intercambio comercial, como aquellas que realicen transbordos. Todos los tráficós regionales serán efectuados por buques inscriptos en Registros de los países integrantes del Acuerdo.

Los países de la región crearon el MERCOSUR con el objetivo principal de aumentar la capacidad y eficiencia de sus economías, las cuales están integradas por bienes y servicios, por lo tanto, no se puede desconocer la importancia del transporte por agua. Liberar el mismo a buques extra-zona, implica un beneficio a las economías extra - MERCOSUR y con ello, la disminución de la flota de bandera regional y de puestos de trabajo directos e indirectos. Por ello, la integración de todos los sectores, sin excepción, es condición primordial para su desarrollo.

En base a los conceptos arriba expuestos, solicitamos avanzar rápidamente en las negociaciones de dicho Acuerdo, para su elevación al Grupo Mercado Común, a fin de concluir el tan ansiado proceso de integración en lo referente al transporte por agua y lograr un MERCOSUR PARA EL BENEFICIO Y DESARROLLO DE LOS PAISES QUE LO INTEGRAN.

Lic Leonardo Abiad  
PSNA

JORGE TURVASH  
CAPITAN DE ULTRAMAR  
Y OF. MAR. MERCANTE

MARCELO GIULLANI  
CENTRO DE JEFES Y OFICIALES  
MAQUINISTAS NAVALES



## **DECLARACIÓN DE INSTITUCIONES PRIVADAS DEL SECTOR LOGÍSTICO PROYECTO ACUERDO MULTILATERAL – SGT 5**

El Centro de Navegación (CENNAVE), la Cámara de Industrias del Uruguay (CIU), la Unión de Exportadores del Uruguay (UEU), la Intergremial de Transporte Profesional de Carga (ITPC), la Asociación Uruguaya de Agentes de Carga (AUDACA), Latin America Cargo City (LACC – Terminal de Cargas del Uruguay, TCU S.A.), Cámara Mercantil de Productos del País (CMPP), Cámara de Zonas Francas del Uruguay (CZFUY), Asociación de Despachantes de Aduana del Uruguay (ADAU), Cámara Uruguaya de Logística (CALOG) y Cámara Nacional de Comercio y Servicios del Uruguay (CNCS), como instituciones integrantes del sector logístico uruguayo, apoyan la decisión que el gobierno uruguayo mantiene desde el año 2005 a la fecha, en cuanto a la total oposición a la reserva de carga, y, fundamentalmente, a la estipulación que se incluye en el proyecto con respecto a los servicios “feeders” y trasbordos con destino a terceros países.

El Proyecto de Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo a consideración, aprobado por los tres socios, con la ausencia de Uruguay en el 2005 establece la reserva de carga para buques del Mercosur en los siguientes tráficos:

- Cualquier tráfico marítimo
- Tráfico internacional del Río de la Plata
- Remolque de mercaderías, barcazas
- Feeder y trasbordos con destino a 3ros países

La disposición del Acuerdo va contra la tradición del país e implica una amenaza al Puerto de Montevideo, constituye un atentado contra el tránsito de mercadería por nuestra principal terminal portuaria, afecta a los intereses generales de nuestro comercio exterior e internacional y del sector logístico del país.

Esta afectación que se replicará en agentes de comercio exterior de países vecinos que encuentran en el Puerto de Montevideo una plataforma eficiente para sus negocios.

El rechazo desde el 2005 está basado en que se afectarían las operaciones de nuestros puertos que se nutren de trasbordos de cargas de los diversos países de la región.

Montevideo es un puerto “hub”, un puerto concentrador, más del 50 % de su actividad es el manipuleo de carga en tránsito, favorecido por la ventaja comparativa de la libre circulación de mercaderías, régimen de puerto libre, creado por la Ley de Puertos aprobada en 1992.

La disposición de reserva de carga propuesta en el Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo, afectaría contraproducentemente la performance de los desarrolladores, operadores logísticos y clientes en los Centros logísticos de Zonas Francas en su

performance de nivel de servicios, optimización en la gestión de inventarios, conectividad expedita, costos logísticos y cumplimiento de contratos de fletes multimodales, así como en la omnicanalidad.

El proyecto afecta la eficiencia y no se analiza el encarecimiento de costos de los productos exportables de la región.

De aprobarse un acuerdo de este tipo los fletes marítimos del comercio internacional del País quedarán a expensas de un limitado grupo de armadores de las naciones integrantes del MERCOSUR, con una única e insuficiente y burocrática cláusula de escape, consistente en habilitar cargas a terceras compañías fuera del sistema, en tanto no existan servicios disponibles en las líneas de las banderas de la región.

Nuestro comercio exterior puede quedar de rehén de situaciones que afecten la competitividad de la producción nacional en el mundo, en el momento que se busca denodadamente la diversificación de mercados, y podrán elevarse los costos de producción y consumo interno de importantes actividades.

Nuestro País necesita estimular la competencia, abrir las fronteras para reducir los fletes y proveer a los exportadores e importadores los beneficios de la ampliación y modernización del transporte.

Esta medida, totalmente proteccionista, nos llevaría a aislar a la economía nacional del ámbito internacional y sería inminente un incremento de fletes considerando que, por ejemplo, hoy el costo corriente de una bandera del bloque, sin tener un mercado cautivo, es muy superior a un charter de tercera bandera.

La volatilidad de las mercaderías en tránsito y la falta de flexibilidad en el transporte pondrán en riesgo a nuestra principal terminal como puerto "Hub" y al País como Centro de Distribución Regional, afectando toda la actividad logística.

La viabilidad del Uruguay Logístico depende directamente del mantenimiento del flujo de tránsito y este de la libertad de bandera.

La carga en tránsito contribuye a financiar los costos de escala de los buques y por ende a la rebaja de fletes y a la disponibilidad de bodega para nuestro comercio exterior.

El cambio de las reglas de juego para los Armadores de Ultramar que recalcan los puertos del bloque obligará al replanteo de los tráficos.

El borrador del Acuerdo alcanza al transporte de las unidades vacías.

No permitir que un armador internacional pueda reposicionar unidades vacías con sus propios buques entre los puertos del Mercosur, es un grave atentado al concepto de polo logístico.

- Conclusiones.

El sector privado no está de acuerdo se constituya en una traba al desarrollo de nuestro comercio internacional y de la economía de nuestro país.

Es deseable que se siga el ejemplo de otros bloques económicos, por ejemplo, la Unión Europea, y en nuestro continente, la Comunidad Andina de Naciones (CAN).

Ambos bloques han avanzado significativamente en la eliminación de las reservas de carga y en las restricciones al transporte regional, por cuanto estos regímenes restringen la oferta de mercado, con un encarecimiento del mismo, limitando los derechos de los países de la región y también de terceros.

En este contexto reclamamos igualdad en las condiciones de navegabilidad para todas las banderas en la región, sin excepciones.

Con relación al Proyecto de Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo del Mercosur, en conclusión, tal como está redactado, no genera ningún beneficio para la Marina Mercante Uruguaya y encierra una amenaza para el Puerto de Montevideo, y para nuestro comercio exterior e internacional.

Aumentarán los valores de los fletes marítimos por los altos costos de las banderas del bloque, se pagarán servicios portuarios superiores a los actuales, perjudicando la economía de escala, por perder la condición de Hub, y al perder la carga en tránsito, tanto contenedores llenos como vacíos, se afectará en definitiva al Puerto de Montevideo, y al País como Centro de Distribución Regional.

El Proyecto tal como está redactado aumentará la asimetría que tiene Uruguay con los demás socios del bloque, por lo cual, manifestamos nuestro rechazo a cualquier impulso proteccionista que signifique reserva de carga regional.

Agradeciendo la atención, aprovechamos la oportunidad para saludar a Uds. con nuestra más alta consideración.

**Montevideo, 6 de setiembre de 2022.**