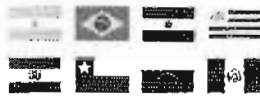


**XL REUNIÃO DO SUBGRUPO
DE TRABALHO Nº 5 -
TRANSPORTES DO MERCOSUL**



MERCOSUL

**27, 28 e 29 de outubro de 2010
João Pessoa - PB - Brasil**



SGT - 5 - TRANSPORTES
João Pessoa, 27, 28 e 29/10/2010

MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 “TRANSPORTES”

Realizou-se na cidade de João Pessoa, Estado da Paraíba, República Federativa do Brasil, nos dias 27, 28 e 29 de outubro de 2010, a XL Reunião do Subgrupo de Trabalho nº 5 “Transportes” do MERCOSUL, com a presença das Delegações da República Federativa do Brasil, da República da Argentina, da República do Paraguai e da República Oriental do Uruguai. Participou na qualidade de associado a Delegação da República do Chile.

A lista de participantes consta do **Anexo I** da presente Ata.

O Coordenador Brasileiro, Sr. Francisco Luiz Baptista da Costa, no exercício da Presidência *pro tempore*, procedeu à abertura da reunião, deu as boas-vindas às Delegações presentes, convidados, observadores e representantes do setor privado e reafirmou a importância da evolução do transporte internacional para a região.

O Dr. Marcelo Perrupato e Silva, na ocasião representando Excelentíssimo Senhor Ministro dos Transportes do Brasil, Paulo Sérgio Passos, expressou sua satisfação em receber os representantes dos países do MERCOSUL e demais participantes, desejando dias de trabalho produtivo e bem sucedido a todos.

Em seguida as Delegações agradeceram as palavras do Coordenador Brasileiro manifestando satisfação por estarem em uma cidade tão agradável e expressaram expectativas de avanços para o fortalecimento e desenvolvimento do transporte entre os países da região.

Finalizado o ato de abertura e cumpridas as formalidades foi realizada uma reunião privada entre os chefes das Delegações que analisaram e aprovaram o Temário que consta no **Anexo II**. Durante esta reunião, foi divulgada a notícia do falecimento do Sr. Néstor Kirchner, ex-presidente da República Argentina. As Delegações presentes manifestaram suas condolências à Delegação e ao povo argentino em face do ocorrido.



MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 “TRANSPORTES”

1. Inspeção Técnica Veicular – Homologação do Certificado.

Conforme tratado na Reunião Técnica Preparatória realizada em Curitiba foram abordados os 3 itens pendentes de definição ficando acordadas todas as Especificações do Certificado de Inspeção Técnica Veicular para os Veículos de Transporte de Passageiros e de Carga no MERCOSUL.

A Delegação Argentina sugeriu a inclusão do item 12 no citado documento de especificação, que aborda a utilização opcional do verso do referido certificado, para identificação de dados de uso interno dos Estados Parte.

As Delegações concordaram em levar o projeto de Resolução ao GMC, conforme **Anexo III.1.**

2. Responsabilidade Civil Contratual no Transporte Rodoviário de Passageiros.

As Delegações Brasileira, Argentina, Uruguia e Paraguai reuniram-se e debateram a matéria, oportunidade em que a Delegação Brasileira explicitou o sistema de responsabilidade civil vigente no Brasil, de maneira que a matéria restou mais compreendida pelos integrantes de todas as Delegações.

A Delegação Uruguia mencionou que desde o início das negociações sobre o tema, considerou que poderia haver diferenças entre o que está estabelecido pelas legislações nacionais de cada país. No entanto, prosseguiu com o entendimento de que o Acordo de responsabilidade Civil proposto beneficia o sistema de transporte de passageiros quanto a:

- 1) Ao estabelecer que a empresa de transporte de passageiros é responsável objetivamente pelos danos e prejuízos causados a passageiro qualquer que seja o responsável pelo acidente, o passageiro sempre obterá uma indenização imediata que lhe permitiria custear, inicialmente, sem demora, os gastos médicos resultantes ou ressarcir os familiares em caso de falecimento (salvo quando a culpa for exclusivamente da vítima).
- 2) Ao fixar um limite de indenização a ser pago pela empresa de transporte de passageiros em caso de acidente ocasionado por culpa ou dolo de terceiro, caso fortuito ou força maior, se garantiria a empresa que não depararia com o pagamento de indenizações exorbitantes resultantes de um acidente pelo qual não é a culpada e nem teria como prever. A empresa poderia então,

(2) das



MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 “TRANSPORTES”

3.2. Processo de internalização do texto revisado do Acordo para Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos no MERCOSUL.

A Delegação Brasileira informou que a Secretaria Geral da ALADI remeteu às demais Delegações a Nota nº 132, de 1º de setembro de 2010, da Delegação Permanente do Brasil junto ao MERCOSUL. O Anexo de tal Nota identificava uma série de modificações a serem realizadas no texto do Acordo para Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos no MERCOSUL.

Todas as Delegações acordaram que deverá ser elaborada uma Nota a ser encaminhada aos seus respectivos Representantes junto à ALADI, informando que a última versão do Acordo e seus anexos é a aprovada pela Decisão CMC nº 32/07 e que a mesma já contempla todas as observações apresentadas na Nota Nº 132 da Representação do Brasil.

3.3. Procedimentos para atualização dos Anexos I e II do Acordo para Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos no MERCOSUL.

A Delegação Brasileira submeteu às demais Delegações uma minuta de Plano de Trabalho para o ano de 2011, a qual foi aprovada pelas demais Delegações. Tal proposta de trabalho está condicionada à possibilidade de obtenção de apoio de uma consultoria técnica externa por meio do Comitê de Cooperação Técnica do MERCOSUL.

Conforme discutido na Reunião Técnica Preparatória em Curitiba decidiu-se adotar como versão oficial para a próxima atualização a 15ª versão do Regulamento Modelo da ONU, em espanhol. Também foi sugerido que as reuniões extraordinárias fossem realizadas em Montevideu, na sede da Secretaria do MERCOSUL, com a presença de representante da mesma.

A Presidência *pro tempore* consultará a Secretaria Administrativa sobre a proposta acima.

3.3.1. Contratação de uma consultoria técnica

A Delegação Uruguaia informou que entrou em contato com o Representante de seu país junto ao Comitê de Cooperação Técnica do MERCOSUL, a fim de avaliar a possibilidade de incorporar um consultor externo para amparar os trabalhos do Grupo Permanente de Produtos Perigosos. Sobre esta base elaborou uma minuta de Termo de Referência sobre a questão, constante do **Anexo VII**.

(3) + RES



MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 “TRANSPORTES”

contratar um seguro pelo valor a ser coberto em todos os casos em que esta não seja a responsável.

- 3) Em caso de culpa da empresa o limite estabelecido não teria validade e em consequência o valor de indenização a ser pago acima do valor mencionado dependerá de definição da justiça proporcional ao dano causado.

Considerando estes princípios, elaborou-se em conjunto a proposta que se agrega como **Anexo IV**.

No que diz respeito ao Artigo 4º, a Delegação Brasileira reitera que este não está de acordo com o previsto na sua legislação interna.

Em relação ao Artigo 6º que prevê que a ação de responsabilidade civil se realize na localidade de domicílio do demandante, as Delegações Argentina e Paraguai consideram não ser conveniente tal proposta.

As Delegações decidiram formar um grupo de trabalho *ad hoc*, constituído por representantes das áreas técnica e jurídica de todas as Delegações, para aprofundar e nivelar o conhecimento e as informações sobre as leis nacionais sobre responsabilidade civil.

O grupo de trabalho *ad hoc* aqui constituído deverá apresentar suas conclusões a respeito da viabilidade de aprovação do documento mencionado na reunião técnica preparatória à XLI Reunião do SGT-5, a ser realizada no Paraguai.

3 Reunião Técnica do Grupo Permanente para Atualização das Normas de Transporte de Produtos Perigosos do SGT nº 5 – Transportes do MERCOSUL.

A Delegação Brasileira iniciou a reunião ressaltando que as propostas para os trabalhos presentes foram realizadas em consonância com o que foi decidido na Reunião Técnica Preparatória, ocorrida nos dias 15 e 16 de setembro, na cidade de Curitiba, Brasil, a fim de estabelecer as diretrizes para o seguimento das atividades do grupo.



MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 “TRANSPORTES”

3.1. Elaboração de Documento-Cartilha sobre Transporte de Produtos Perigosos no MERCOSUL e sua interface com o Sistema Globalmente Harmonizado de Rotulagem de Produtos Químicos – GHS

A Delegação Brasileira informou sobre as ações tomadas pela Delegação Uruguaia a respeito da tradução, para o idioma espanhol, e da adaptação do Documento-Cartilha à legislação do MERCOSUL.

Tal Documento-Cartilha já contempla os ajustes referentes à legislação do MERCOSUL.

A Delegação Argentina informou que o Documento-Cartilha foi analisado por especialistas no Sistema GHS. Também realizaram uma tradução do mesmo, compararam com a versão uruguaia e constataram que havia consistência entre os dois documentos. Sugeriu, também, que cada Estado Parte seja responsável pela impressão de suas respectivas cartilhas.

A Delegação Paraguaia sugeriu que fossem agregados no Documento-Cartilha os números de telefones e os correios eletrônicos de cada órgão competente, a fim de facilitar a busca de informações, quando necessárias.

As Delegações acordaram que será adotado, na elaboração da cartilha referente ao MERCOSUL, o mesmo padrão gráfico da cartilha apresentada pela Delegação Brasileira na última Reunião Técnica Preparatória. Na primeira página, constará o símbolo do MERCOSUL e na segunda página constarão os logotipos dos órgãos competentes de cada Estado Parte, bem como os respectivos contatos sugeridos pela Delegação Paraguaia. Cada Delegação será responsável por enviar os contatos à Delegação Brasileira. Poderá ser adicionado, também, um texto ressaltando que a cartilha corresponde a uma recomendação do MERCOSUL.

A Delegação Brasileira será responsável por agregar as figuras e os pictogramas na cartilha apresentada pela Delegação Uruguaia, sem os textos nos pictogramas. Por fim, o documento será enviado a todas as Delegações a fim de que uma última revisão seja feita.

O documento enviado pela Delegação Uruguaia, bem como o Documento-Cartilha apresentado pela Delegação Brasileira na Reunião Técnica Preparatória constam dos **Anexos V e VI**, respectivamente.

(5) cinco



MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 “TRANSPORTES”

A Delegação Argentina informou que também fez consultas junto ao Comitê de Cooperação Técnica do MERCOSUL e propôs que um grupo de consultores trabalhe diretamente nas atividades, de forma que os documentos sejam submetidos apenas à revisão do Grupo Permanente de Produtos Perigosos. Caso assim seja decidido, será necessária a elaboração de uma nova proposta de Plano de Trabalho, incorporando as atividades a serem exercidas pela consultoria. Foi disponibilizado, ainda, o documento “*Memorandum de Entendimiento entre el Mercado Común del Sur y la Corporación Andina de Fomento*”, constante do **Anexo VIII**.

A Delegação Paraguaia, por sua vez, reiterou o que foi discutido na Reunião Técnica Preparatória, no tocante às consultas junto ao Comitê de Cooperação Técnica do MERCOSUL. Foi informado que, a fim de estabelecer um mecanismo claro e assegurar o cumprimento da Resolução MERCOSUR/GMC/RES. Nº 57/05, referente ao *Reglamento del Comité de Cooperación Técnica y Procedimientos para la Cooperación en el MERCOSUR (Derogación de la Res. GMC nº 77/97)*, todos os Subgrupos de Trabalho vinculados ao GMC podem apresentar propostas conjuntas sobre os temas de interesse mútuo. De acordo com a referida Resolução, as propostas deverão conter, dentre outros elementos, justificativa, descrição do setor e objetivos. A Resolução disponibilizada pela Delegação Paraguaia consta do **Anexo IX**.

Todas as Delegações reconheceram a necessidade de apresentar o Termo de Referência para a avaliação pelo Comitê de Cooperação Técnica do MERCOSUL. Nesse sentido, foi definido que a Delegação Brasileira será responsável por encaminhar a versão final do Termo de Referência ao Representante Brasileiro junto ao Comitê de Cooperação Técnica do MERCOSUL.

4. Seguimento das Resoluções GMC nº 64/08 e nº 65/08.

Considerando que as Resoluções estão devidamente incorporadas no ordenamento jurídico de cada Estado Parte, as Delegações concordaram que este item é dado como concluído.

No entanto, entenderam a necessidade de análise e revisão do Acordo de Pesos e Dimensões para inclusão de novos temas, tais como: tolerância, pesos e dimensões para veículos de cargas e de passageiros e se comprometeram a levantar as respectivas legislações com a finalidade de construir um padrão mais amigável com a infraestrutura viária, bem como a encaminhar, no prazo de 60 dias, as mencionadas legislações para a Coordenação Nacional do Paraguai.

A Delegação Argentina propôs incorporar a este tema a análise do uso de pneus *single extra largo* (neumáticos superanchos) para os veículos de cargas e

(6) S.E.'S



MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 “TRANSPORTES”

passageiros com o objetivo de revisar as cargas por eixo e o peso total bruto que incide sobre o pavimento.

A Delegação Uruguaia aderiu às propostas mencionadas expressando que o estudo deste tema e de outros como, por exemplo, o uso de suspensão a ar (suspensões pneumáticas) deverá permitir a definição de uma política de caracterização da frota no MERCOSUL que diminua os impactos negativos sobre a infraestrutura viária, introduza novas tecnologias de veículos, proteja o meio ambiente e melhore a produtividade das empresas.

5. Conselho Permanente de Segurança Viária do MERCOSUL.

Com respeito à instrução emanada pelo GMC referente a luzes de identificação, limitador de velocidade, cinto de segurança em ônibus e desgaste de pneus a Coordenadora Nacional Alternativa do Brasil no SGT-3 informou que se encontra em análise, nesse Subgrupo, a conveniência da retomada dos trabalhos da Comissão Automotiva que não se reúne desde 2004.

Nesse sentido, a Coordenadora destacou a necessidade de participação de representantes do SGT-5 na próxima reunião do SGT-3, a ser realizada entre os dias 22 e 26 de novembro no Rio de Janeiro. Comprometeu-se em encaminhar convite com a agenda da citada reunião à Coordenação do Brasil do SGT-5, para que possa ser disponibilizado aos demais Estados Parte.

Ao mesmo tempo, os Coordenadores Nacionais do SGT 5 se comprometeram a entregar aos seus pares do SGT 3 os seguintes documentos a serem considerados para o tratamento do tema:

1. Proposta brasileira sobre luzes de identificação;
2. Resolução 102/2008 da República Argentina, que trata da modificação do Manual de Especificações Técnicas para veículos de Transporte Automotor de Passageiros relativo a limitadores de velocidade em ônibus de longa distância;
3. Resolução 757/2006 da República Argentina e a Resolução CONTRAN 14/98 da República Federativa do Brasil sobre cintos de segurança em ônibus.

A Delegação Argentina destacou a necessidade de tratar o tema com a maior brevidade possível.

A Delegação Paraguaiense informou que em contato com as autoridades responsáveis pela Coordenação do SGT 3 de seu país, esta sugeriu que seria conveniente reativar a Comissão Automotriz que no princípio dos anos 90 obteve resultados

(7) siete

MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 “TRANSPORTES”

muito positivos a respeito da aprovação das normas técnicas relacionadas a transporte.

Acrescentou ainda que conforme acordado na reunião de Curitiba encaminhou os documentos indicados na ocasião e que está prevista a realização de outras reuniões com os membros do SGT3 para avançar com as discussões relativas ao tema.

6. Profissionalização da Atividade de Transportador Internacional Rodoviário no MERCOSUL

As Delegações instituíram um grupo técnico específico para analisar o tema sobre a base das diretrizes definidas no Anexo VII da Ata da Reunião do SGT-5 realizada em Salta, Argentina. Concomitantemente, as Delegações apresentaram suas respectivas considerações sobre o assunto e propostas contendo sugestões para revisão da referida resolução.

Sobre o assunto a Delegação Brasileira apresentou proposta constante do **Anexo X**. No referido Anexo consta a Normativa Interna do Uruguai sobre o tema.

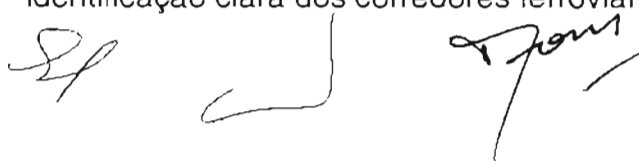
A Delegação Paraguaia ressaltou a conveniência de que o tema do Acesso à atividade de transportador seja de caráter permanente na agenda do SGT-5, priorizando a capacitação, objetivando sempre o aperfeiçoamento dos operadores do setor.

As Delegações se comprometeram a analisar a proposta e apresentar sugestões para a próxima reunião técnica.

7. Transporte Ferroviário.

A Comissão de Coordenação Ferroviária criada na XXXIX Reunião do Subgrupo de Trabalho Nº 5, Transportes do MERCOSUL, reuniu-se com a participação de representantes do Brasil, Paraguai e Uruguai. A Delegação Argentina informou da impossibilidade de participação de representante ferroviário na reunião, e apresentou o posicionamento da Subsecretaria de Transporte Ferroviário sobre os temas abordados nas reuniões de Salta e Curitiba.

O representante brasileiro mencionou a importância desta Comissão no sentido de ser um articulador e facilitador das questões de ordem regulatória, especificamente aproveitando os acordos vigentes entre os países com o ATIT, assim como a identificação clara dos corredores ferroviários constituídos na região.



(8) ocho



SGT - 5 - TRANSPORTES
João Pessoa, 27, 28 e 29/10/2010

MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 “TRANSPORTES”

O representante paraguaio recordou que, durante a criação da Comissão, se estabeleceram os temas a serem atendidos, como o âmbito regulatório que se mencionava, incluindo um levantamento detalhado de todos os foros ferroviários em que os países trabalham, seja no âmbito bilateral ou multilateral, com o objetivo de ter conhecimento acabado dos mesmos entorno a configurações que se realizam a nível regional.

Igualmente indicou como aspecto a considerar: o marco operativo institucional, sugerindo ser abordado um diagnóstico a respeito das operações, por um lado, inerentes a questões relativas a modalidades de operação, e por outro lado, identificando e nominando a conformação dos corredores com uma descrição da configuração da infraestrutura que a compõe, como dimensão da bitola, pontos de conexão, portos, terminais de transferência e regiões ou países que atravessa e projetos relacionados, conformando um diagnóstico da situação das mesmas.

Referiu-se, também, sobre as modalidades de facilitação financeiras de cooperação para estudos a serem realizados ao nível do MERCOSUL ou aplicados a qualquer dos países que o requeira.

A Delegação Argentina apresentou o seguinte posicionamento da Subsecretaria de Transporte Ferroviário:

“Em função do estabelecido nas reuniões de Salta e Curitiba, a Delegação Argentina ratifica sua posição e reitera seu interesse quanto ao desenvolvimento dos temas de âmbito ferroviário e a importância de seguir com os trabalhos acordados no marco da “Comissão Ferroviária” para o capítulo de Transporte Ferroviário a fim de impulsionar a integração com os demais países participantes do SGT5.

Dando cumprimento ao Plano de Trabalho fixado em encontros anteriores, esta Delegação apresenta para conhecimento às demais Delegações o mapa preliminar da Rede Ferroviária Argentina com seus principais corredores e suas respectivas conexões fronteiriças, que consta do **Anexo XI**.

Ademais, destacamos a importância de contar com a brevidade com os estudos que aborda os aspectos jurídico-legais elaborados pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) da República Federativa do Brasil, para o Corredor Bioceânico Norte (CBN). Estes estudos, que se encontram atualmente em uma etapa de significativos avanços, serão de grande utilidade para complementar de maneira eficiente o Capítulo III de Transporte Internacional de Cargas por Ferrovias (TIF) do ATIT.”

(9) nueve



MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 “TRANSPORTES”

A Delegação Brasileira informou que foi convocada a Reunião da Comissão do Artigo 16, no marco da ALADI, para atender modificações e atualizações no Acordo do ATIT, ressaltando que será importante levar uma agenda acordada sobre os aspectos mencionados ao nível do Capítulo III – Assuntos Ferroviários, a fim de alinhar os processos e regulações necessários neste âmbito e evitar confusões ou dificuldades no seu tratamento. Apresentou proposta para a revisão do Capítulo III – Assuntos Ferroviários que consta do **Anexo XII**.

A Delegação Uruguaia afirmou que hoje em dia, tanto a infraestrutura como a operação ferroviária são de responsabilidade a Empresa Estatal AFE (Administração de Ferrovias do Estado), sem prejuízo dele, na órbita do P.E, está discutindo a estratégia futura da ferrovia, onde a separação da infraestrutura da parte operacional está em debate. Informou que seguramente nos próximos meses e antes de 2011 haverá uma definição neste tema.

Apresentou um mapa dos corredores ferroviários e suas conexões com os portos uruguaios e com as fronteiras que possui com o Brasil e a Argentina, que consta no **Anexo XIII**. Informou que é de interesse de seu país desenvolver estes e outros projetos nos quais se podem propor corredores multimodais que tenham um caráter de aproveitamento regional integrado, promovendo o desenvolvimento de investimentos produtivos em serviços logísticos de alto desempenho.

A AFE tem uma rede ferroviária de 3.000 km, cuja bitola é internacional (1,435 m), dos quais 1.650 km estão em operação, em condições de circulação com velocidade máxima de 40, 25 e 15 km/h. Possui bitola mista, internacional e métrica, desde a Estação de Rivera até a Estação de Livramento (3 km).

Hoje, a AFE está recuperando 422 km de vias, cujos trabalhos terminam em junho de 2011, que permitirá unir a fronteira do Brasil, através da Santana do Livramento com o Porto de Montevideu (566 km). A partir do ano de 2011, planeja recuperar a linha férrea que une o Porto de F. Bentos e Salto que tem a interconexão com a Argentina através de Salto Grande – Concórdia, com bitolas similares. Tem 273 km de vias críticas, 286 km em estado regular caminhando a um estado crítico. Readequação de pontes do Litoral Sul, linha que liga F. Bentos a Salto, que hoje suporta 14 T/eixo, deve passar para um mínimo de 18 T/eixo, como está o resto da rede ferroviária e 660 km em estado aceitável, mas que necessita manutenção importante, se não passaria para uma situação regular. O objetivo é de deixar, até o ano de 2014, operativo os 1650 km de via a uma velocidade comercial uniforme de 40 km/h e todas as pontes com capacidade de 18 T/eixo.

A conexão com a Argentina por Concórdia-Salto Grande até o Porto de F. Bentos tem 328 km e até o Porto de Montevideu, 591 km. A conexão com o Brasil através

(10) Diez


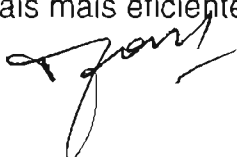
Estados Parte, experiências no âmbito das concessões realizadas nos últimos 14 anos e do aproveitamento que sobre as mesmas se podem realizar no futuro, de conformidade a legislações e harmonizações que se podem realizar para empreendimentos entre os sistemas ferroviários dos países e aqueles em desenvolvimento como o Corredor Interoceânico Ferroviário. Apresentou quadros com o diagnóstico da situação da infraestrutura de quatro Corredores Ferroviários Internacionais denominados: Bioceânico Capricórnio, Bioceânico Central, MERCOSUL e Internacional Brasil-Uruguai, conforme o quadro e instrução proposto pela Argentina, a qual consta no **Anexo XIV**.

Foi juntado à Ata, o mapa do Sistema Sul Americano de Transporte Ferroviário, e o mapa descrevendo as diferentes malhas do Sistema Ferroviário Brasileiro que foram concedidos e as novas linhas que estão em construção e/ou planejadas, no âmbito geográfico que atravessam as possíveis interconexões que podem realizar-se em fronteiras com os países do MERCOSUL para a conformação de corredores mais eficientes e dedicados, que consta no **Anexo XV**.

A representação paraguaia realizou uma apresentação sobre a conformação do sistema básico de infraestrutura multimodal, destacando aqueles que configuram eixos fundamentais e a identificação de nós de interconexão modal e de transferência, indicando, também, infraestrutura a ser desenvolvida, como o trecho do segmento ferroviário que se constitui dentro do eixo do projeto interoceânico sentido leste-oeste, outra malha ao sul e a construção das pontes com a Argentina e o Brasil, que consta no **Anexo XVI**.

A Delegação Brasileira apresentou um quadro síntese com a legislação aplicada ao transporte ferroviário brasileiro, constante do **Anexo XVII**.

As Delegações se comprometeram a continuar o levantamento de informações necessárias para melhor conhecimento da infraestrutura e dos marcos regulatórios existentes nos países signatários do ATIT visando tornar as operações ferroviárias nos corredores internacionais mais eficientes e competitivas.



(11) Once

MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 “TRANSPORTES”

8. Transporte Aéreo.

O representante da Secretaria de Aviação Civil, do Ministério da Defesa do Brasil, expôs que a proposta Brasileira de criação do Subgrupo específico para tratar de questões relativas ao setor aéreo seria alterada. A nova proposta, que sugere que o nome do SGT seja “Aviação Civil”, seria apresentada na próxima reunião do GMC, prevista para o final de novembro em Brasília (Brasil).

Ressaltou ainda, que a opção de criar um subgrupo específico para Aviação Civil se apresenta como a mais recomendada, devido à abrangência dos temas sugeridos e dos objetivos traçados, sendo mais amplos que os escopos dos trabalhos desenvolvidos pelos subgrupos existentes, incluindo o SGT-5 Transportes.

A Delegação Argentina reiterou o entendimento, expressado na última reunião do SGT-5, de que o tema deve permanecer no âmbito deste Subgrupo.


A Delegação Paraguaia ratificou o entendimento de que o transporte aéreo deve ser tratado no âmbito do SGT-5, tendo em conta o conceito da multimodalidade no setor de transportes, acrescentando têm conhecimento de que o tema está em desenvolvimento na agenda do GMC.

9. Reunião do Grupo Permanente de Caráter Técnico para Proposta de Integração das Informações de Transporte de Passageiros e Cargas – Sistematização de Dados do SGT – 5 – MERCOSUL.

Na reunião participaram os integrantes das Delegações Argentina, Brasil e Uruguai, tendo sido apresentado um documento da Delegação Paraguaia o qual se fará referência mais a frente.

As Delegações presentes trabalharam na proposta de dicionário de dados padrão para o intercâmbio de informações, adotada como proposta base na Reunião Técnica Preparatória de Curitiba, havendo chegado a um consenso inicial. O dicionário de dados referente às licenças de empresas e frotas para o transporte de Passageiros e de Cargas consta do **Anexo XVIII**. Neste sentido, as Delegações se comprometeram a realizar uma última revisão da primeira versão deste documento para a próxima reunião do grupo técnico.

A Delegação Brasileira apresentou um modelo de Tabelas Auxiliares associados ao dicionário de dados padrão. Após as Delegações analisarem as mesmas, foi consenso a adoção dos modelos constantes do **Anexo XIX**.



(12) DEC 8



MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 “TRANSPORTES”

Com relação à proposta apresentada pelo Brasil na citada Reunião Técnica, a respeito do padrão de segurança a ser adotado para o intercâmbio de informações via Webservice, as Delegações definiram a utilização do padrão WS-Security, chaves públicas e privadas-PKI e Security Socket Layer-SSL.

A Delegação Paraguaia entregou ao Grupo de Trabalho um documento intitulado Proposta de Estrutura de Webservices constante do **Anexo XX**, cujo conteúdo deste documento, uma vez implementado, permitirá aos demais países a realização de testes para consulta de informações sobre veículos via Webservice em sua base de dados a partir da Placa dos veículos. Assim como a frota de veículos a partir do número de identificação fiscal da empresa entre outras consultas.

A Delegação Brasileira, utilizando a internet, realizou testes de acesso a um Web Service, a exemplo do proposto pela Delegação Paraguaia, tendo tido êxito na consulta de dados sobre veículos habilitados a partir da informação das placas dos referidos veículos. Ressalta-se que os testes foram feitos utilizando os padrões de segurança aprovados pelo grupo técnico.

As Delegações presentes consideraram de grande interesse o trabalho apresentado pela Delegação Paraguaia. Neste sentido acordaram que no intervalo até a próxima Reunião Técnica Preparatória do SGT-5, analisarão e avaliarão a possibilidade de avançarem no desenvolvimento de ferramentas similares às propostas no referido documento, para testes de consulta de informações sobre as bases de dados de licenças, empresas e veículos entre os países.

Quanto à aprovação do cronograma de trabalho, foi considerado prudente aguardar as avaliações propostas para a próxima reunião técnica, no intuito de se obter elementos concretos para elaboração dos prazos de implementação do intercâmbio de informações. Devendo se considerar ainda, para elaboração do cronograma, os possíveis ajustes nos modelos e o estabelecimento de objetivos concretos a alcançar, tendo em conta os requerimentos quanto a níveis de segurança, esquemas de certificação e outros aspectos.

A Delegação Brasileira propôs a criação de um sitio do SGT-5 na internet a exemplo do sítio criado pelo SGT-7, onde o Subgrupo pudesse apresentar todas as informações de interesse para os Países membros. As Delegações consideraram de interesse comum a iniciativa, porém observaram as dificuldades para o início desse projeto neste momento, dado o andamento do projeto de integração de informações e as dificuldades de manutenção e atualização deste sitio.

A Delegação Brasileira comprometeu-se a consultar o SGT-7 para obter mais informações sobre o desenvolvimento e manutenção do sitio mantido por este Subgrupo de Trabalho.

(13) +recc



MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 “TRANSPORTES”

10. Transporte de Passageiros

10.1. Proposta para Cálculo Tarifário

A Delegação Brasileira entregou um documento denominado “Metodologia de Cálculo Tarifário Adotada pela ANTT”, com explicações conceituais e quadros explicativos da distribuição de custos dos transportes de longa distância e semi-urbano de passageiros, de acordo com o **Anexo XXI**.

De sua parte, a Delegação Paraguaia entregou um documento denominado “Metodología de Cálculo de Tarifa de Pasajes del Servicio de Transporte Público de Pasajeros”, que consta do **Anexo XXII**.

A Delegação Argentina, por sua vez, entregou a Resolução nº 257/2009 da Secretaria de Transportes e as Notas da CNRT nºs 5078/2009, 1095/2010 e 1825/2010, todas relativas ao tema de tarifas, de acordo com o **Anexo XXIII**.

Conforme o disposto na Reunião Técnica Preparatória de Curitiba, a Delegação Uruguaia se comprometeu a enviar, antes da próxima reunião do SGT-5, as informações previstas nos quadros de referência apresentados pelo Brasil, contendo os principais fatores de custos, e uma descrição da metodologia de cálculo da tarifa.

Todas as Delegações concordaram em estudar os documentos disponibilizados e apresentar eventuais propostas metodológicas para a definição das tarifas dos serviços internacionais na próxima reunião do SGT-5.

10.2 – Pesos, dimensões e idade da frota

A delegação Brasileira apresentou documento contendo informações referentes à idade da frota habilitada ao transporte internacional, tanto regular quanto fretado, constante do **Anexo XXIV**.

Informou ainda que não dispõe de levantamento do perfil da frota com relação a peso, porém se comprometeu a realizar tal levantamento. Disponibilizou a legislação brasileira que regula internamente pesos e dimensões de veículos conforme **Anexo XXV**, e salientou que a Resolução 65/08 estabelece um limite de peso superior à legislação nacional.

(14) Cafores



SGT - 5 - TRANSPORTES
João Pessoa, 27, 28 e 29/10/2010

MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 “TRANSPORTES”

A Delegação Uruguaia entregou um informe que se encontra no **Anexo XXVI**, que trata de pesos e dimensões da frota dos veículos de transporte internacional de passageiros, detalhando pesos e dimensões dos veículos.

A Delegação Argentina apresentou relatório contendo os pesos dos veículos conforme informados pelos fabricantes, assim como informou que realizará levantamento em campo, conforme **Anexo XXVII**.

A Delegação Paraguaia informou que está realizando levantamento dos dados referentes a peso da frota.

11. Diretrizes para o Controle Sanitário em Veículo Coletivo de Passageiros

Após a análise do projeto de resolução sobre as Diretrizes para o Controle Sanitário em Veículo Coletivo de Passageiros, **Anexo XXVIII**, as Delegações concluíram que o texto é muito genérico e de difícil aplicação.

As Delegações concordaram que a identificação dos fatores de risco somente pode ser realizada por pessoal capacitado pela área de saúde e que não se pode trazer esta responsabilidade à empresa transportadora ou ao agente de fiscalização de transporte rodoviário.

Por outro lado, a realização de registros conforme prevista no texto é igualmente de difícil implementação por não haver, no referido texto, menção à periodicidade e padronização dos procedimentos a serem adotados.

Neste sentido, as Delegações aprovaram a redação do documento a ser encaminhado ao SGT 11, que se encontra no **Anexo XXIX**.

A Delegação Paraguaia sugeriu adotar o mesmo procedimento para o Documento de Trabalho nº24/10 da LXXXI Reunião do GMC produzido em Manaus, sobre o armazenamento de alimentos, **Anexo XXX**.

12. Outros Temas

12.1. Comitê de Cooperação Técnica do MERCOSUL

A Delegação Brasileira informou que necessita de mais informações sobre a implementação de sistemas informáticos entre os Estados Parte, para poder finalizar

(15) Quince



MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 “TRANSPORTES”

o termo de referencia do projeto para o desenvolvimento do sistema único de integração de dados do MERCOSUL.

A Delegação Uruguaia reiterou a necessidade de que a Coordenação Nacional do SGT 5 cuja presidência *pro tempore* é do Brasil, apresente à sua parte representante no Comitê de Cooperação Técnica do MERCOSUL, a solicitação do SGT 5 para que analise o financiamento de uma assistência técnica para atualizar o Acordo de Facilitação do transporte de Produtos perigosos no MERCOSUL.

A Delegação Paraguaia referiu-se à sua posição já expressa no item 3.3.1.

12.2. Cabine Dormitório em Veículos de Carga

A Delegação Brasileira expôs resumidamente a posição de cada País membro conforme manifestado na ata da reunião preparatória de Curitiba, manifestando ainda que em sua proposta para revisão da norma de acesso a atividade de transportador no âmbito do MERCOSUL, inclui a obrigatoriedade de adoção de frota equipada com cabine dormitório.

A Delegação Argentina manifestou sua preocupação com a segurança dos condutores e dos atores envolvidos na operação do transporte rodoviário de cargas, ressaltando a importância do tema e ratificando sua posição de implementar norma interna em Janeiro de 2011.

A Delegação Paraguaia informou que 85% de sua frota de caminhões possuem cabine dormitório, apesar de o país não possuir norma específica sobre o assunto. Solicitou que a exigência da cabine dormitório passe a ser feita apenas a partir de 2012, ratificando dessa forma sua posição apresentada em Curitiba com relação ao tema.

A Delegação Brasileira concorda com a proposta apresentada pela Delegação Paraguaia no sentido de que a exigência de cabine dormitório entre em vigor somente em 2012.

A Delegação Uruguaia informou que foi emitida em 2009, pelo Ministério de Transportes e Obras Públicas, uma resolução que só admite que caminhões equipados com cabine dormitórios sejam habilitados ao transporte internacional. Informou também que foi dado um prazo de 3 anos para que toda a frota esteja habilitada. Solicitou ainda que seja proposta uma resolução em nível de GMC para internalização das normas para cabine dormitório no MERCOSUL.

(16) Sierys's



SGT - 5 - TRANSPORTES
Jobo Passoa, 27, 28 e 29/10/2010

MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 “TRANSPORTES”

As Delegações reconheceram a necessidade de elaborar uma norma GMC para regulamentar a exigência da cabine dormitório no transporte rodoviário de cargas no âmbito de MERCOSUL.

12.3. Saúde – Previsão de Enfermidade no Transporte Terrestre

A Delegação Paraguaia ratificou a importância do tema e informou que, na esfera sindical do setor de profissionais condutores de transporte, o País vem realizando cursos de conscientização sobre diversos temas sanitários (HIV, H1N1, etc.), com o apoio dos organismos internacionais de saúde.


A Delegação do Uruguai concorda com a importância de avançar com o tratamento do tema e informou que o curso de capacitação voltado aos condutores profissionais foi incluído no tratamento de temas relacionados com a prevenção de enfermidades decorrentes da atividade. Com relação à preparação de material de divulgação veiculando as medidas de prevenção em zonas de riscos para a saúde, sugeriu que deveria ser solicitada a participação das autoridades sanitárias correspondentes.

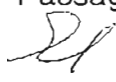
A Delegação Argentina destacou a importância de trabalhar em um programa de informação para os condutores de transporte como um elemento de prevenção para evitar a transmissão de doenças seja de caráter temporal que derivam em epidemias como também as enfermidades profissionais que impedem a continuação do exercício profissional.

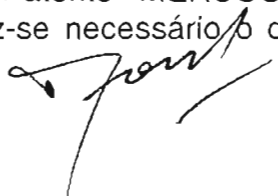

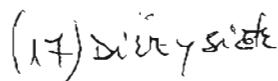
Acrescentou ainda que este tema está vinculado ao tema de segurança viária e que os objetivos da primeira etapa devem estar voltados para a elaboração de uma cartilha de orientação e ao estabelecimento de um modelo de saúde em transporte nos quais se desenvolva uma etapa de capacitação aos condutores.

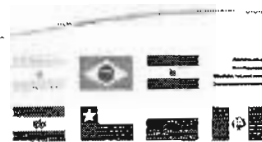
As delegações concordaram em incorporar este tema na agenda de 2011 do SGT 5.

12.4. Unificação de Matrículas de Veículos de Carga no MERCOSUL

A Delegação Brasileira discorreu sobre o Projeto de Decisão "Programa para unificação da matrícula veicular de veículos de carga e passageiros habilitados ao transporte rodoviário no âmbito do MERCOSUL", que se encontra em análise no GMC. 

O Programa, estruturado em três etapas, tem como objetivo final a substituição das patentes nacionais por uma Patente MERCOSUL de Veículos de Carga e Passageiros. Nesse sentido, faz-se necessário o desenvolvimento de um Registro 

(17)   



SGT - 5 - TRANSPORTES
João Pessoa, 27, 28 e 29/10/2010

MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 "TRANSPORTES"

MERCOSUL de Veículos de Carga e Passageiros e de um sistema informático que permita seu acesso pelas autoridades de todos os Estados Parte.

A Delegação Argentina considerou que não existem grandes vantagens na criação de um Registro MERCOSUL de Veículos de Carga e Passageiros. Nesse sentido, ressaltou que considera mais apropriado trabalhar na criação de uma base de dados que permita o acesso, em todos os Estados Parte, das informações relativas aos veículos de carga e passageiros habilitados ao transporte rodoviário no âmbito do MERCOSUL. Destacou, ademais, que a unificação da matrícula veicular de veículos de transporte de carga e passageiros devem constituir o primeiro passo para a unificação geral das matrículas.

A Delegação Argentina informou considerar o Projeto de Decisão "Patente MERCOSUL de veículos de carga e passageiros", enviado por meio da nota PPTB 137/10, marco mais adequado para avançar no tema que o Projeto de Decisão "Programa para unificação da matrícula veicular de veículos de carga e passageiros habilitados ao transporte rodoviário no âmbito do MERCOSUL".

A delegação Paraguaia tomou conhecimento do assunto por intermédio de sua Chancelaria e acrescentou que o tema necessariamente deve ser debatido internamente em outras instâncias, especificamente com a área de registro automotor de seu país.

A PPTB comprometeu-se a convocar o Grupo *Ad Hoc* para discutir o tema paralelamente a próxima reunião do GMC, prevista para realizar-se entre os dias 30 de novembro e 2 de dezembro, em Brasília.

12.5. Encomenda do GMC sobre Análise do Informe da Subcomissão de Provisão e Harmonização e Combustíveis

A Delegação Argentina informou que o programa do PROCONVE P7 (Euro V) passara a vigorar no Brasil a partir de janeiro de 2012. A Argentina deverá implementar uma etapa intermediária (Euro IV) a partir de 2011, sendo que a etapa Euro V deverá vigorar para todo modelo novo a partir de 2012.

As Delegações concordaram em solicitar ao SGT-9 que toda e qualquer medida que venha a ser adotada assegure a existência dos combustíveis (Diesel) adequados à operação do transporte de cargas e de passageiros em todos os países parte.

As Delegações se comprometeram a informar na próxima reunião quais são os principais corredores de transportes internacionais utilizados, assim como uma estimativa do número de viagens realizadas pelos veículos de diferentes bandeiras.

(18) Diery Ocho



MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 “TRANSPORTES”

12.6 – Jornada de Condução do Motorista – Consulta ao SGT-10

A Delegação Brasileira informou que a matéria não foi tratada no âmbito do SGT-10 e que irá formalizar a consulta, proposta esta aprovada pelas demais Delegações.

Com relação ao tema jornada de trabalho dos motoristas, a Delegação Paraguaia sinalizou a importância de que o SGT-10 responda a consulta formulada pelo SGT- 5 sobre esse tema, tendo em conta a relevância dos avanços que poderão ser registrados para a segurança do condutor profissional e dos demais atores do setor de transporte rodoviário.

A Delegação do Uruguai informou que iniciou a levantar a quantidade de horas efetivas de condução e tempo de trabalho dos condutores nos principais pontos de origem e destino do transporte rodoviário internacional.

13. Acordo sobre Localidades Fronteiriças Vinculadas.

A Delegação Brasileira propôs a inclusão de aspectos gerais que podem ser acrescidos à redação original apresentada pelo grupo *ad hoc* de integração de Localidades Fronteiriças Vinculadas. Apresentou o entendimento de que nas situações de fronteira que já estão consolidadas e amparadas por acordos específicos como é o caso da tríplice fronteira, podem não ser objeto de aplicação das regras propostas, por possuírem uma movimentação mais complexa.

A proposta aplicar-se-ia principalmente a municípios de fronteira nos quais existem uma interdependência.

A Delegação Argentina concordou com o posicionamento do Brasil e propõe estudo mais detalhado, pois não é possível generalizar as diferentes formas de vinculação nas fronteiras.

A Delegação Paraguaia ponderou que cada caso deve ser analisado individualmente e em algumas regiões é necessário avançar bilateralmente, conforme as características peculiares de cada localidade fronteiriça.

A Delegação Uruguia enfatizou a necessidade de atender às particularidades dos diferentes conjuntos de localidades fronteiriças vinculadas e suscitou algumas questões a respeito do alcance que se pretende dar à facilitação em certos aspectos específicos, como a realização de movimentos de origem e destino em outro país e o transporte de carga em veículos leves, cujo porte máximo deveria ser estabelecido, não somente para empresas como também para particulares.

(19) 2021/10/2010



MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 “TRANSPORTES”

Não obstante, apresentou um documento contendo proposta de nova redação para o Capítulo VI do projeto de Acordo em referência, constituído por dois itens que substituiriam os três anteriores.

As Delegações acordaram em apresentar suas análises sobre as propostas das novas redações conforme **Anexo XXXI**.

14. Transporte Marítimo

O Grupo de Especialistas se reuniu na expectativa de ser apresentado pela Delegação Uruguaia o estudo técnico que comprovasse os eventuais prejuízos que a inclusão das cargas de transbordo no Acordo Multilateral causariam ao setor portuário uruguaio.

A Delegação Uruguaia não apresentou o estudo e alegou que o assunto estava esgotado no âmbito técnico e deveria ser tratado a nível político no Grupo do Mercado Comum-GMC.

As demais Delegações argumentaram que a parte técnica não havia se esgotado e insistiram na manutenção das negociações.

A Delegação do Uruguai manteve seu posicionamento e solicitou o encaminhamento ao GMC. O pleito teve votação contrária das demais Delegações, conforme se vê da conclusão na íntegra da Ata no **Anexo XXXII**.

15. Reconhecimento de Documentos de Seguros assinados eletronicamente

A Delegação Chilena, em decorrência dos avanços nos processos de certificação, solicitou às Delegações presentes que, sem prejuízo do controle dos seguros, por meio de apresentação dos respectivos certificados de cobertura, emitidos conforme o formato aprovado nas condições estabelecidas na XV Reunião de Ministros de Obras Públicas e Transporte do CONESUL, Acordo 1.41, poderá ser assinado de forma manuscrita ou eletronicamente (chancela mecânica, código de barra ou outro método de validação eletrônica).

(20) Uainte



SGT - 5 - TRANSPORTES
João Pessoa, 27, 28 e 29/10/2010

MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 “TRANSPORTES”

16. Programa de Trabalho para 2011

Em cumprimento ao mandato do GMC os Coordenadores Nacionais submetem o Programa de Trabalho para 2011 e o acompanhamento do Plano de Trabalho de 2010, que constam do **Anexo III.2**.

17. Apresentação do Setor Privado

Os representantes das empresas do transporte rodoviário de cargas e de passageiros e das empresas e trabalhadores do transporte marítimo manifestaram suas preocupações consubstanciadas nos documentos constantes do **Anexo XXXIII**.

Finalizada a Reunião, todas as Delegações participantes manifestaram satisfação pelo avanço obtido na mesma e agradeceram pela recepção e hospitalidade brasileira.

Os anexos constantes da presente Ata são os seguintes:

Anexo I - Lista de Participantes

Anexo II - Temário

Anexo III - Proposta de resoluções e Plano de Trabalho a serem encaminhados ao GMC

Anexo III.1- Resolução da Inspeção Técnica Veicular

Anexo III.2 - Plano de Trabalho para 2011 e Acompanhamento do Plano de Trabalho de 2010

Anexo IV - Responsabilidade Civil Contratual

Anexo V - Documento-Cartilha “*El Transporte Terrestre de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR*”

Anexo VI - Documento –Cartilha “O Transporte terrestre de Produtos Perigosos no Brasil”

Anexo VII - Minuta de Termo de Referência “*Solicitud de Asistencia Técnica al Comité de Cooperación Técnica del MERCOSUR – Contratación de un especialista en Transporte de Mercancías Peligrosas*”

Anexo VIII - *Memorandum de Entendimiento entre el Mercado Común del Sur y la Corporación Andina de Fomento*

Anexo IX - Resolução MERCOSUR/GMC/RES. Nº 57/05, “*Reglamento del Comité de Cooperación Técnica y Procedimientos para la Cooperación en el MERCOSUR (Derogación de la Res. GMC nº 77/97)*”

Anexo X - Profissionalização da Atividade de Transportador Internacional Rodoviário no MERCOSUL

Anexo XI - Mapa Preliminar da rede Ferroviária Argentina

(21) Uteyegono

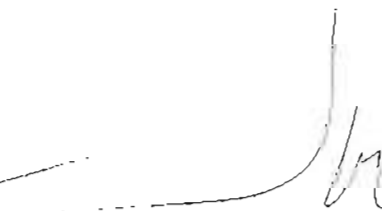
MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 “TRANSPORTES”

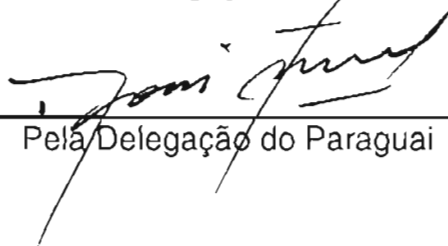
- Anexo XII - Proposta Brasileira para Revisão do ATIT
- Anexo XIII - Malha Ferroviária do Uruguai e Programa de Investimentos
- Anexo XIV - Proposta da Delegação da Argentina para o Transporte Ferroviário e Diagnóstico de Corredores Ferroviários Internacionais Brasileiros.
- Anexo XV - Sistema Sul Americano de Transportes – Principais Ligações Ferroviárias e Plano de Expansão da Malha Ferroviária Brasileira.
- Anexo XVI - Sistema Básico de Infraestrutura Multimodal do Paraguai
- Anexo XVII - Legislação Aplicada ao Transporte Ferroviário
- Anexo XVIII - Dicionário de Dados
- Anexo XIX - Tabelas Auxiliares
- Anexo XX- Proposta de Estrutura de WebServices
- Anexo XXI - Metodologia de Cálculo Tarifário adotada pela ANTT
- Anexo XXII - Metodología de Cálculo de Tarifa de Pasajes del Servicio de Transporte Público de Pasajeros – Paraguai
- Anexo XXIII - Resolução nº 257/2009 da Secretaria de Transportes e as Notas da CNRT nos 5078/2009, 1095/2010 e 1825/2010 – Argentina
- Anexo XXIV - Idade da Frota Brasileira habilitada para o Transporte Internacional de Passageiros
- Anexo XXV - Legislação Brasileira – Pesos e Dimensões de Veículos
- Anexo XXVI - Pesos e Dimensões da Frota do Transporte Internacional de Passageiros – Uruguai
- Anexo XXVII - Pesos Máximos Admissíveis para Ônibus Homologados na Argentina
- Anexo XXVIII - Diretrizes para o Controle Sanitário em Veículo Coletivo de Passageiros
- Anexo XXIX - Documento a ser Encaminhado ao SGT-11 sobre Diretrizes para o Controle Sanitário em Veículo Coletivo de Passageiros
- Anexo XXX - Documento de Trabalho nº24/10 da LXXXI Reunião do GMC produzido em Manaus
- Anexo XXXI - Propostas para o Artigo VI do Acordo sobre Localidades Fronteiriças Vinculadas – Brasil e Uruguai
- Anexo XXXII - Transporte Marítimo
- Anexo XXXIII - Apresentação do Setor Privado



Pela Delegação do Brasil



Pela Delegação da Argentina



Pela Delegação do Paraguai



Pela Delegação do Uruguai



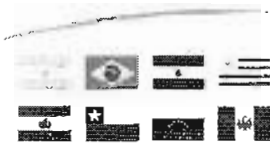
SGT - 5 - TRANSPORTES
João Pessoa, 27, 28 e 29/10/2010

MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 "TRANSPORTES"

ANEXO I – Lista de Participantes DELEGAÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL	
Chefe da Delegação: Francisco Luiz Baptista da Costa	Ministério dos Transportes
Marcelo Perrupato e Silva	Secretário de Políticas Nacional de Transporte - MT
Delegados:	
Hélio Mauro França	Superintendente Executivo - ANTT
Noboru Ofugi	Superintendente - ANTT
Sandra Furlan Ribeiro	Gerente - ANTT
Wilbert Ribeiro Junquillo	Gerente - ANTT
Luis Eduardo Barreiro de Jesus	Gerente - ANTT
Paula Denize de Pina Picquet	Gerente - ANTT
Marcos Antonio Lima das Neves	Assessor - ANTT
Ronaldo Cabral Magalhães	Assessor - ANTT
Carlos Alexandre da Silva Motta	Especialista - ANTT
Isadora Baptista Suriani	Especialista - ANTT
Leonardo Mendonça de Oliveira	Especialista - ANTT
Marcelo Vinaud Prado	Especialista - ANTT
Rodrigo Lucius de Amorim	Especialista - ANTT
Tatiana Furtado Alvim	Especialista - ANTT
Rafaela Gomes de Souza e Silva	Especialista - ANTT
Silvana Lucia Castro Barros	Técnica - ANTT
Gelson Mello	Assessor - ANTT
Susi Ane Suárez da Silva	ANTT
Marcelo Azevedo de Araujo	MRE
Rafael Magalhães Furtado	CONJUR - MT

(23) Vinte e três



SGT - 5 - TRANSPORTES
João Pessoa, 27, 28 e 29/10/2010

MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 "TRANSPORTES"

ANEXO I

Lista de Participantes

(24) Veinte y cuatro



SGT - 5 - TRANSPORTES
João Pessoa, 27, 28 e 29/10/2010

MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 "TRANSPORTES"

ANEXO I – Lista de Participantes DELEGAÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL	
Carolina Castro Costa	CONJUR - MT
Claudio Fontes Faria e Silva	CONJUR - MT
Carlos Eduardo Pereira Duarte	Ministério da Defesa/SAC
André Luis Souto de Arruda Coelho	Superintendente - ANTAQ
Inês Fátima Sousa Moura	ANTAQ
Leonardo Pereira Pinto	ANTAQ
Juliano Souza Leite	DPRF
Coraci Ricardo F. Vieira	DPRF
Inocêncio Roberto Diniz Nobrega	DPRF
João Batista Berretta Neto	DNIT
Carlos Radicchi	Marinha do Brasil
Milton Benevides dos Guarany's	Marinha do Brasil
Maria Manuela dos Santos	INMETRO
Observadores:	
José Luiz Santolin	ABRATI
Flávio Benatti	NTC & Logística
Ademir Pozzani	NTC & Logística
Sônia Rotondo	NTC & Logística
José Carlos de Almeida	CNESEG
Ricardo Tavares Pereira	CNESEG
Tatiana Cardoso	CNT
José Carlos Becker	ABTI
Guilherme Boger	ABTI
Francisco Cardoso	ABTI

(25) Vinte e cinco

MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 “TRANSPORTES”

ANEXO I – Lista de Participantes DELEGAÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL	
Jorge A. Lanzasova	ABTI
Graciele Oliveira dos Santos	ABTI
Luiz Alberto Mincarone	ABTI
Pedro Henrique Garcia	Cia. Libra de Navegação
Elizabeth Dutra Krassmann	SETAL
Tatiana Francisco	OCERGS
Gladys Vinci	COOTRANSCAU
Orlando Moreira da Silva Neto	COOTRANSCAU
Walter da Cruz Prates	Supercarga Transporte Ltda.
Maria Rita de Oliveira Prates	Supercarga Transporte Ltda.
Claudio Fontinelle	Aliança Navegação e Logística
Ricardo C. Pereira	SEMABRA – Rio de Janeiro
Walter Cunha	Pluma
Mario Bueno	CTTI
Homero Sampaio	SYNDARMA
Luisa López Leza	ASTIC/Espanha
Paulo Roberto Petersen	Planalto Transportes Ltda.
Fabio Siccherino	LOG-IN Logística

MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 “TRANSPORTES”

ANEXO I – Lista de Participantes DELEGAÇÃO DA REPÚBLICA ARGENTINA	
Chefe da Delegação: Daniel Dominguez	Subsecretaria de Transporte Automotor
Delegados:	
Raul Cuence	Subsecretaria de Transporte - SSTA
Agustin Burgallo	Subsecretaria de Transporte - SSTA
Orlando Grasseti	Subsecretaria de Transporte - SSTA
Hugo Stortoni	Subsecretaria de Transporte - SSTA
Rosalba Carnovale	Sub Diretora Nacional de Transporte Fluvial e Marítimo
Gustavo Sanchez	Subsecretaria de Transporte - SSTA
Mininni Juan Jose	Gendarmeria Nacional
Norman Nelson Rodriguez	Gendarmeria Nacional
Alfredo R. Del Valle	Prefeitura Naval Argentina
Eduardo Lorenzo Parodi	CNRT
Raul E. Sarmiento	CNRT
Gustavo Mujica	Subsecretaria de Transporte - SSTA
Eduardo Casá	DNRPA
Patricia Bielicki	DNRPA
Ricardo Francisco Perez	Consultoria Executiva Nacional de Transporte
Raul Eduardo Alvarez	Consultoria Executiva Nacional de Transporte
Observadores:	
Fernando Boulin	CELADI
Flavio Nicolino	AAETA
Andres Nadal	CAENA ANTARES NAVIERA

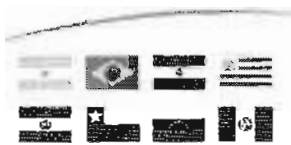
24

✓

[Handwritten signature]

[Handwritten mark]

(27) ventefy s'efe



SGT - 5 - TRANSPORTES
João Pessoa, 27, 28 e 29/10/2010

MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 "TRANSPORTES"

ANEXO I – Lista de Participantes DELEGAÇÃO DA REPÚBLICA ARGENTINA	
Adriana Alejo	SEMARBRA
Hector Santiago Foresi	FADEEAC
Silvia Sudol	FADEEAC
Ruben Alejandro Moreira	SOMU
Gustavo Roca	Marinha Mercante
Ariel Onguino	ATACI
Hector O. Arostegui	Crucero del Norte

[Assinatura]

[Assinatura]

[Assinatura]

[Assinatura]

(28) veinte y ocho



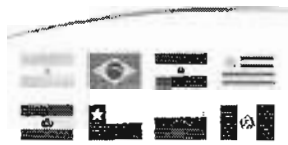
SGT - 5 - TRANSPORTES
João Pessoa, 27, 28 e 29/10/2010

MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 "TRANSPORTES"

ANEXO I – Lista de Participantes DELEGAÇÃO DA REPÚBLICA DO PARAGUAI	
Chefe da Delegação:	
Victor Daniel Arce González	Diretor - DINATRAN
Delegados:	
Humberto Rodas Orué	DINATRAN
Carlos Peralta Raggini	DINATRAN
Sergio Amarilla	DINATRAN
Percio Rafael Duarte Diaz	DINATRAN
Julio Gamarra	DINATRAN
Cesar Garcia R.	DINATRAN
José Luis Argaña G.	Viceministerio de Transporte
Manuel Angel Guzman	Ministério de Obras Públicas
Liz Marlene Gómez Sosa	Marinha Mercante
Liana C. Fernandez Escurra	Marinha Mercante
Zoilo Ruiz Diaz	Serviço Nacional de Qualidade e Sanidade Vegetal - SENAVE
Observadores:	
Julio Cesar Assaad Huespe	CAPATIT
Jorge Sanchez	SOL S/A.
Sofia Insfran de Gamarra	AGETRAPAR
Juan Pablino Aquino Alvarenga	Agroexpress S/A Transportes - AGETRAPAR
Mirian Romero de Aquino	Agroexpress S/A Transportes - AGEPRAR

(29) VENTY Y NUEVE



SGT - 5 - TRANSPORTES
João Pessoa, 27, 28 e 29/10/2010

MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 “TRANSPORTES”

ANEXO I – Lista de Participantes DELEGAÇÃO DA REPÚBLICA DO PARAGUAI	
Ricardo Ruiz B.	AGETRAPAR
Juan Carlos Prantte	AGETRAPAR
Ricardo A. Fustagno V.	Setor Privado
Liz Prantte	AGETRAPAR
Carlos M. Rendano	CAPECO

RP

J

Prantte

RP



SGT - 5 - TRANSPORTES
João Pessoa, 27, 28 e 29/10/2010

MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 “TRANSPORTES”

ANEXO I – Lista de Participantes DELEGAÇÃO DA REPÚBLICA DO URUGUAI	
Chefe da Delegação: Eliana Embid	Direção Nacional de Transporte
Delegados:	
Gustavo Figueredo	Direção Geral de Transporte Fluvial e Marítimo
Juan Silveira Pedrozo	Administração Ferroviário do Estado - AFE
José Luis Larramendi	Direção Nacional de Transporte
Javier Garagorry	Direção Nacional de Transporte
Melissa Rosano	Embaixada do Uruguai no Brasil
Observadores:	
Augusto Victorica	ANETRA
Alfonso Suárez Sanchez	ANETRA
Nestor Luraschi	CATIDU

24

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

(30) fev 2011



MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 “TRANSPORTES”

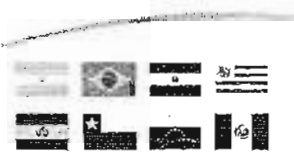
ANEXO I – Lista de Participantes DELEGAÇÃO DA REPÚBLICA DO CHILE	
Chefe da Delegação: Pablo Ortiz Méndez	Subsecretaria de Transportes
Delegados:	
Observadores:	
Julio Mallea Moris	CNDC
Patricio Mercado Von Bussenius	CNDC
Juan Araya Jofré	CNDC
Mauricio Cordaro Dongnac	CNDC
Sergio Muñoz	FENABUS
Carlos Torrealba Guerrero	AGETICH
Juan Roa Neira	AGETICH
Sergio Fernandez González	AGETICH
Luis Orellana Peralta	AGETICH
Amalia Astudillo Cavieres	AGETICH

Handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten signature



SGT - 5 - TRANSPORTES
JOÃO PESSOA, 27, 28 e 29/10/2010

MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 "TRANSPORTES"

Handwritten initials

Handwritten mark

Handwritten signature
ANEXO II
Temário
(33) Reuniões



MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 “TRANSPORTES”

TEMÁRIO

- 1 Inspeção Técnica Veicular – Homologação do Certificado
- 2 Responsabilidade Civil Contratual no Transporte Rodoviário de Passageiros
- 3 Reunião Técnica do Grupo Permanente para Atualização das Normas de Transporte de Produtos Perigosos do SGT nº. 5 - MERCOSUL
 - 3.1 Documento – Cartilha sobre Transporte de Produtos Perigosos no MERCOSUL e sua interface com o GHS.
 - 3.2 Processo de Internalização do texto revisado do Acordo para Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos no Mercosul
- 4 Seguimento das Resoluções GMC Nº 64/08 e Nº 65/08.
- 5 Conselho Permanente de Segurança Viária do MERCOSUL.
- 6 Acesso a atividade de transportador no âmbito do MERCOSUL - Res. GMC nº14/06
- 7 Transporte Ferroviário
- 8 Transporte Aéreo
- 9 Reunião do Grupo Permanente de Caráter Técnico para Proposta de Integração das Informações de Transporte de Passageiros e Cargas – Sistematização de Dados do SGT-5 – MERCOSUL.
- 10 Transporte de Passageiros
 - 10.1 – Proposta para Cálculo Tarifário
 - 10.2 – Pesos e Dimensões e Idade da frota.
- 11 Diretrizes para o controle sanitário em veículo coletivo de passageiros
- 12 Outros Temas
 - 12.1 Comitê de Cooperação Técnica do MERCOSUL.
 - 12.2 Cabine Dormitório em Veículos de Carga
 - 12.3 Saúde – prevenção de enfermidades no Transporte Terrestre
 - 12.4 Unificação de Matrículas de Veículos no MERCOSUL
 - 12.5 Encomenda do GMC sobre análise do Informe da Subcomissão de Provisão e Harmonização e Combustível.

(34) *Henri y unko*



MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 “TRANSPORTES”

12.6 Jornada de horas de Condução do Motorista – Consulta ao SGT-10

- 13 Acordo sobre Localidades Fronteiriças Vinculadas.
- 14 Transporte Marítimo.
- 15 Reconhecimento de Documentos de Seguros assinados eletronicamente
- 16 Programa de Trabalho para 2011
- 17 Apresentação do Setor Privado.



SGT - 5 - TRANSPORTES
João Pessoa, 27, 28 e 29/10/2010

MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

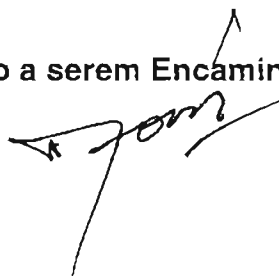
XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 "TRANSPORTES"


ANEXO III

Propostas de Resoluções e Plano de Trabalho a serem Encaminhados ao GMC







(36) trenta y seis



SGT - 5 - TRANSPORTES
João Pessoa, 27, 28 e 29/10/2010

MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 "TRANSPORTES"

SP

~

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

ANEXO 3.1
Resolução da Inspeção Técnica Veicular

(37) kewik y sete

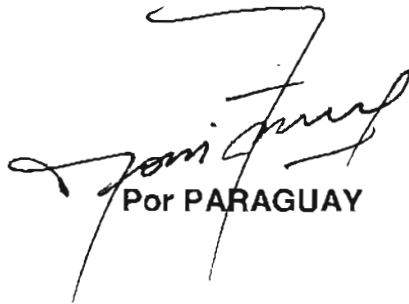
El Subgrupo de Trabajo N° 5 Transportes recomienda al Grupo Mercado Común adoptar como Resolución la Presente Recomendación N° 01/10 conteniendo las ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL CERTIFICADO ÚNICO DE INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR, para vehículos de transporte por carretera de cargas o pasajeros.



Por ARGENTINA



por BRASIL



Por PARAGUAY



Por URUGUAY

(38) *Arank y ocha*

MERCOSUR/SGT N° 5/ATA N° 2/10

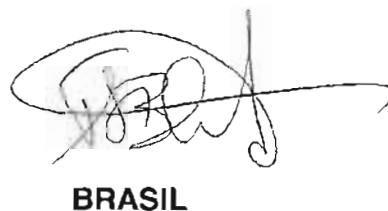
XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO N° 5 TRANSPORTES

MERCOSUL/SGT° 5/REC. N° 10/09

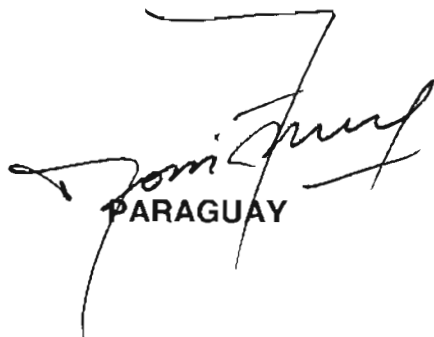
O Subgrupo de Trabalho N° 5 Transportes recomenda ao Grupo Mercado Comum adotar como Resolução a Presente Recomendação N° 01/10, contendo as **ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS DO CERTIFICADO ÚNICO DE INSPEÇÃO TÉCNICA VEICULAR**, para veículos de transporte rodoviário de cargas ou passageiros.



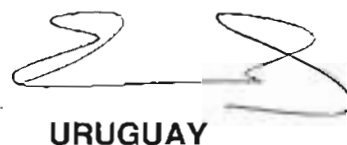
ARGENTINA



BRASIL



PARAGUAY



URUGUAY



SGT - 5 - TRANSPORTES
João Pessoa, 27, 28 e 29/10/2010

MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 “TRANSPORTES”

ANEXO IV
Responsabilidade Civil Contratual

(40) w zeevfa

MERCOSUR/ GMC/DT. N°/09

MERCOSUR/CMC/P. DEC. N° /09

**ACUERDO SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL EN EL
TRANSPORTE INTERNACIONAL CARRETERO DE PASAJEROS ENTRE
LOS PAISES PARTES DEL MERCOSUR**

VISTO: El Tratado de Asunción, el Protocolo de Ouro Preto y la Recomendación emanada de la XXXVIII Reunión del Subgrupo N° 5 Transportes del MERCOSUR.

CONSIDERANDO: Que es conveniente establecer un marco jurídico regulatorio de la responsabilidad civil contractual en el transporte internacional carretero de pasajeros.

Que la importancia de la materia para el normal desarrollo de la actividad, determina la necesidad de aprobar las normas correspondientes.

**EL CONSEJO DEL MERCADO COMÚN
DECIDE:**

Art. 1 – Aprobar el “Acuerdo sobre Responsabilidad Civil Contractual en el Transporte Internacional Carretero de Pasajeros entre los Estados Partes del Mercosur”, que figura en Anexo y forma parte de la presente Decisión.

Art. 2 – Solicitar a los Estados Parte que instruyan a sus respectivas Representaciones ante la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) que protocolicen el texto aprobado en la presente Decisión como Acuerdo de Alcance Parcial en el ámbito del Tratado de Montevideo de 1980, incluyendo una cláusula de vigencia en los términos del art. 2° del Anexo I de la Resolución GMC N° 43/03.

Art. 3 – Esta Decisión no* requiere ser incorporada al ordenamiento jurídico interno de los Estados Partes.

*Aclaración: lo que no requiere incorporación es la Decisión. Sí requiere aprobación legislativa y posterior ratificación, de acuerdo a la Constitución, el propio Acuerdo.

ACUERDO SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL EN EL TRANSPORTE INTERNACIONAL CARRETERO DE PASAJEROS

CAPITULO I

Del Objeto y de la Naturaleza

Art. 1° - El presente Acuerdo tiene por objeto regular entre los Estados Partes del Mercosur la responsabilidad civil contractual en el transporte internacional carretero para los pasajeros y equipajes, en el marco del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT).

Se considera pasajero a toda persona transportada, excepto los empleados de la empresa prestadora del servicio que se encuentren cumpliendo las funciones derivadas del contrato de trabajo.

Se considera equipaje a los objetos nuevos o usados que, un pasajero, en consideración a las circunstancias de su viaje, pudiere destinar para su uso o consumo personal, o bien para ser obsequiados, siempre que por su cantidad, naturaleza o variedad no permitieren presumir que se importan o exportan con fines comerciales o industriales.

Art. 2° - Las normas del presente Acuerdo se aplicarán a las empresas prestadoras de servicios internacionales de transporte carretero de pasajeros internacionales concedidos, permitidos o autorizados por su país de origen.

CAPITULO II

De la Responsabilidad de la Empresa Transportadora

Art. 3° - La Empresa Transportadora será responsable objetivamente por los daños y perjuicios a los pasajeros, derivados del accidente ocurrido durante el transporte o en las operaciones de embarque y desembarque, salvo caso de culpa exclusiva del pasajero.

Independientemente de la ocurrencia del accidente, la responsabilidad incluye la reparación de los daños y perjuicios relacionados con la pérdida o avería del equipaje registrado, desde el inicio al final del viaje.

Art. 4° - Nos casos de danos causados exclusivamente por ação ou omissão dolosa ou culposa de terceiro, caso fortuito ou força maior, a responsabilidade de que trata o Art. 3º será limitada a 30.000 (treinta mil) DEG (Derechos Especiales de Giro) por persona transportada, y de 700 (setecientos) DEG por el equipaje registrado a su nombre.

El valor unitario del Derecho Especial de Giro es el establecido por el Fondo Monetario Internacional. La conversión de los valores a las monedas nacionales, en caso de acciones judiciales, será de acuerdo al valor de tales monedas en Derechos Especiales de Giro, a la fecha de la sentencia. El valor en DEG de la moneda nacional de un Estado Parte, que sea miembro del Fondo Monetario Internacional, será calculado en concordancia con el método de evaluación asumido por el FMI, para sus operaciones y transacciones, vigentes a la fecha de la sentencia.

CAPITULO III

De la Nulidad

Art. 5° - Toda cláusula de exoneración de responsabilidad o toda aquella que fije un límite inferior al establecido en el presente Acuerdo, será nula de pleno derecho teniéndose por no puesta.

La nulidad de tal cláusula no implica la nulidad del contrato de transporte.

CAPITULO IV

De la Jurisdicción

Art. 6° - La acción de la responsabilidad civil se podrá deducir, a criterio del demandante:

i) en el lugar del accidente;

ii) en el domicilio sede de la Empresa Transportadora o de su representante legal, designado conforme a lo previsto en el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT); o

iii) em seu próprio domicílio.

O disposto no inciso (iii) aplica-se exclusivamente aos residentes nos Estados Partes do Mercosul.

CAPITULO V

De la ley aplicable

Art. 7° - Se aplicará a la acción referida en el Artículo 6°, la ley vigente en el Estado cuyas autoridades tengan jurisdicción para entender en el asunto y ante las que se deduzca la demanda.

CAPITULO VI

De la Prescripción

Art. 8° - La acción de la Responsabilidad Civil contra la Empresa Transportadora prescribirá transcurridos 2 (dos) años de la ocurrencia del evento dañoso en lo que hace relación a la responsabilidad contractual.

CAPITULO VII

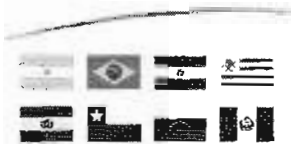
Entrada en vigor y depositario

Art. 9° - El presente Acuerdo entrará en vigor el trigésimo día contado a partir de la fecha en que el cuarto Estado Parte haya depositado su instrumento de ratificación.

La República del Paraguay será depositaria del presente Acuerdo y de los instrumentos de ratificación y notificará a los demás Estados Partes la fecha de

los depósitos de esos instrumentos, enviando copia debidamente autenticada de este Acuerdo a los demás Estados Partes.

Hecho en la ciudad de XXXXX, a los XX días del mes de XXXX de XXXX, en un original en los idiomas español y portugués, siendo ambos textos igualmente auténticos.



SGT - 5 - TRANSPORTES
João Pessoa, 27, 28 e 29/10/2010

MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 “TRANSPORTES”

ANEXO V
Documento Cartilha “El Transporte Terrestre de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR”

(46) AURENKA y SEI'S

EL TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCIAS PELIGROSAS EN EL MERCOSUR

Agregar pictogramas(recordar que las leyendas no son obligatorias)

Clasificación

Etiquetas de Riesgo y Paneles de Riesgo

**Vinculación con el Sistema Globalmente Armonizado de Clasificación y
Etiquetado de Productos Químicos –SGA**

Octubre de 2010

INDICE

1. Introducción
2. Transporte Terrestre de Mercancías Peligrosas
 - 2.1 ¿Qué es una Mercancía Peligrosa?
 - 2.2 Concepto de Riesgo x Peligro
 - 2.3 Clases de Riesgo y Números ONU
 - 2.4 Exigencias aplicables
 - 2.4.1 Documentación
 - 2.4.2 Embalajes y Bultos
 - 2.4.3 Señalización de los Vehículos de Transporte
 - 2.5 Objetivos de las Etiquetas de Riesgo y de los Paneles de Seguridad
 - 2.5.1 En los Embalajes y Bultos
 - 2.5.2 En los Vehículos de Transporte
3. Sistema Globalmente Armonizado de Clasificación y Etiquetado de Productos Químicos-SGA
 - 3.1 Que es el SGA
 - 3.2 Objetivos
 - 3.3 Peligros y Pictogramas
4. Comparación entre los parámetros utilizados para la clasificación de productos químicos a los fines del Transporte y del SGA.
5. ¿Los productos tendrán la misma clasificación e igual simbología desde el punto de vista del SGA y de las normas sobre el Transporte de Mercancías Peligrosas?
6. ¿Donde se colocarán los Rótulos o Etiquetas de Riesgo según las normas para el Transporte y donde las Etiquetas para el SGA?
7. Conclusiones
8. Referencias

1. INTRODUCCION

Este documento tiene como objetivo informar a los diferentes agentes involucrados en la cadena de transporte terrestre de mercancías peligrosas sobre la clasificación y la señalización de riesgos aplicables a tal actividad.

En el MERCOSUR, este tipo de transporte está regulado por el Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas que aplica a los modos por carretera y ferrocarril. Este Acuerdo está complementado por las Resoluciones MERCOSUR/GMC/RES N° 10/00 y N° 82/00 sobre Fiscalización del Transporte por Carretera y del Transporte Ferroviario de Mercancías Peligrosas, respectivamente.

El Acuerdo está basado en las Recomendaciones del Comité de Expertos de las Naciones Unidas-ONU-, contenidas en el conocido Libro Naranja, y en el Acuerdo Europeo sobre Transporte por Carretera de Mercancías Peligrosas (ADR).

Asimismo, se presenta una breve introducción al Sistema Globalmente Armonizado-SGA, que también es desarrollado en el ámbito de la ONU, destacando sus objetivos, aplicaciones y la manera como se relaciona con el transporte de mercancías peligrosas.

2. Transporte Terrestre de Mercancías Peligrosas

2.1 ¿Que es una Mercancía Peligrosa?

Una mercancía peligrosa es toda aquella que presente un riesgo para la salud de las personas, el medio ambiente o la seguridad pública, sea que se encuentre en la naturaleza o se produzca mediante cualquier proceso.

Insertar figura

La clasificación de una mercancía como peligrosa para el transporte debe ser hecha por el fabricante de la misma, o el expedidor orientado por el fabricante.

2.2 Concepto de Riesgo x Peligro

El peligro asociado a determinada sustancia depende de su composición química.

El riesgo se obtiene teniendo en cuenta la manera como el peligro de la sustancia se relaciona con otro factor que puede ser: exposición, transporte, contacto, etc.

$$\text{Peligro} \times \text{Factor} = \text{Riesgo}$$

A los fines del transporte, la clasificación está dada en función del peligro asociado a la sustancia, ponderado con las actividades comprendidas en una operación de transporte. Así, se concluye:

$$\text{Peligro} \times \text{Transporte} = \text{Riesgo Asociado al Transporte}$$

Los ensayos a ser efectuados para la clasificación de mercancías peligrosas a los fines del transporte son los establecidos por la ONU en el Manual de Pruebas y Criterios.

Insertar figura

2.3 Clases de Riesgo y Número ONU

A los fines del transporte, las mercancías peligrosas se asignan a una de las Clases de Riesgo presentadas en la Tabla siguiente. También, se incluyen en ella las respectivas Etiquetas de Riesgo.

Clase de Riesgo	Etiquetas de Riesgo
1. Explosivo	Incluir figuras
2. Gases	
3. Líquidos Inflamables	
4. Sólidos Inflamables, Sustancias Sujetas a Combustión Espontánea, Sustancias que en Contacto con el Agua Desprenden Gases Inflamables	
5. Sustancias Oxidantes y Peróxidos Orgánicos	
6. Sustancias Tóxicas y Sustancias Infecciosas	
7. Sustancias Radiactivas	
8. Sustancias Corrosivas	
9. Sustancias y Objetos Peligrosos Varios	

Al ser asignado a determinada Clase de Riesgo la mercancía peligrosa también recibe un número ONU, que la identifica internacionalmente.

Por ejemplo: GASOLINA N° ONU 1203

GASES DE PETRÓLEO, LICUADOS N° ONU 1075

2.4 Exigencias aplicables

Una operación de transporte terrestre con mercancías peligrosas debe cumplir diversas exigencias, en especial las relativas a:

2.4.1 Documentación

Insertar fotos aplicables para los países

Trenes y vehículos transportando mercancías peligrosas solamente pueden circular portando los documentos exigidos.

- ▶ Declaración de carga emitida por el expedidor conteniendo la descripción correcta de la mercancía transportada.
Ejemplo: ALCOHOL ALILICO, 6.1, N° ONU 1098.I
- ▶ Ficha de Emergencia.
- ▶ Documento que compruebe la formación específica para el conductor de vehículos de transporte de mercancías peligrosas.
- ▶ Certificado de habilitación del vehículo para el Transporte de Mercancías Peligrosas a Granel.
- ▶ Documento de inspección técnica vehicular.
- ▶ Demás documentación de porte obligatoria prevista por la reglamentación vigente en cada Estado Parte.

2.4.2 Embalajes y Bultos

Las Mercancías peligrosas deben ser acondicionadas en embalajes o bultos de buena calidad y resistentes para soportar los golpes y las fuerzas que se producen normalmente durante el transporte.

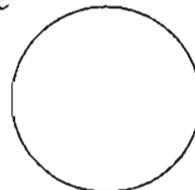
Exigencias aplicables:

- ▶ Ensayos de acuerdo con programas de validación de conformidad según reglamentación de cada Estado Parte.

- ▶ Marcado:
 - Exhibición de la denominación apropiada para el transporte y el número ONU correspondiente, precedido de las letras “UN” u “ONU” en cada bulto.

 - Ejemplo: ONU 3265 LIQUIDO CORROSIVO, ACIDO, ORGANICO, N.E.P

 - Indicación de que el embalaje corresponde a un modelo aprobado por la autoridad competente



Insertar símbolo

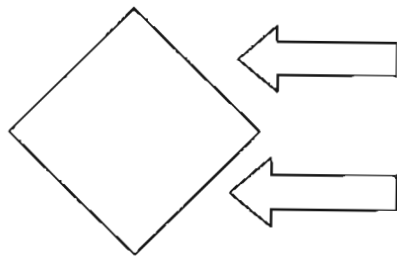
- ▶ Etiquetado- Las Etiquetas de Riesgo deben ser colocadas próximas a la denominación apropiada para el transporte, sin ser cubiertas por cualquier parte del embalaje o cualquier otra etiqueta o marca.

2.4.3 Señalización de los Vehículos de Transporte

La señalización de los vehículos de transporte se realiza, básicamente, por medio de la utilización de rótulos de riesgo y paneles de seguridad.

- **Rótulos de Riesgo-** Fijados al vehículo de transporte para indicar el riesgo presentado por la mercancía peligrosa transportada.

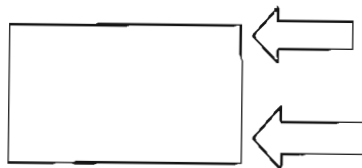
Completar símbolos



Pictograma indicativo del Riesgo

Número de la Clase de Riesgo

- **Paneles de Seguridad-** Fijados al vehículo de Transporte para indicar los números de riesgo y el número ONU de la mercancía peligrosa transportada.



Número de Riesgo

Número de ONU

2.5 Objetivos de los Rótulos o Etiquetas de Riesgo y de los Paneles de Seguridad

2.5.1 En los Embalajes y Bultos

Insertar foto

- Las Etiquetas de Riesgo son fundamentales para informar al transportista y al personal involucrado en las operaciones de carga y descarga que se trata de una mercancía peligrosa.
- Durante el almacenamiento en sitios y locales adecuados, evidencian los riesgos de las mercancías y permiten aumentar las precauciones.
- En accidentes con derrame de la carga, alertan sobre el contenido peligroso de los bultos y embalajes.

2.5.2 En los Vehículos de Transporte

- Los Rótulos de Riesgo y los Paneles de Seguridad permiten la identificación inmediata y eficiente, tanto para los agentes de fiscalización como para el resto de la sociedad, de un vehículo de transporte cargado con mercancías peligrosas.
- Permiten también una eficiente atención en casos de emergencias o accidentes por parte de los equipos especializados, que pueden identificar rápidamente y a distancia el riesgo y la mercancía involucrada.

3 Sistema Globalmente Armonizado de Clasificación y Etiquetado de Productos Químicos-SGA

3.1 ¿Qué es el SGA?

Insertar foto

En el ámbito de la Organización de Naciones Unidas-ONU-, fue publicado en 2003 la primera edición del GHS- Globally Harmonized System of Classification and Labelling of Chemicals (Sistema Globalmente Armonizado de Clasificación y Etiquetado de Productos, SGA), bajo la premisa de que debieran ser armonizados los sistemas existentes, que rigen la clasificación de sustancias químicas, sus rótulos y hojas de datos de seguridad.

Consciente de la importancia y de la complejidad de la adopción de este sistema, en cada Estado Parte del MERCOSUR se están promoviendo acciones tendientes a su implementación.

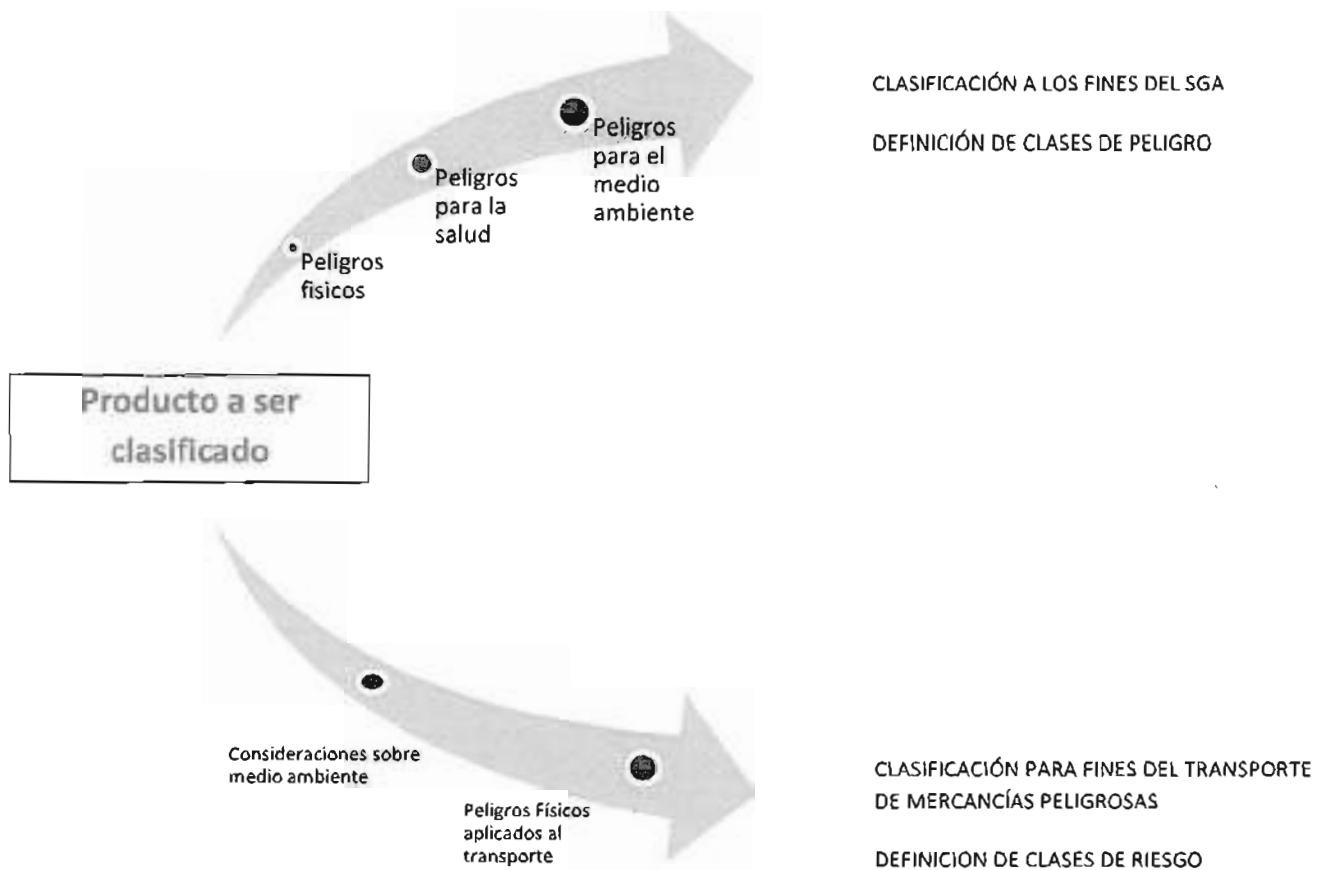
3.2 Objetivos del SGA

- Armonizar los criterios de clasificación de los productos químicos para facilitar la importación y exportación y también para agregar confiabilidad a los datos declarados por las empresas.
- Armonizar los datos contenidos en las Hojas de Información de Seguridad de Productos Químicos.
- Suministrar la información sobre los peligros de las mercancías a todos los involucrados en la utilización de los mismos. Comprende desde trabajadores industriales, investigadores, técnicos de laboratorios hasta los consumidores finales.
- Suministrar información sobre los daños a la salud humana y al medio ambiente debido a la utilización de las mercancías.
- Armonizar a nivel global los pictogramas a ser utilizados en embalajes destinados al consumidor final para la identificación rápida de los peligros asociados a la mercancía.

3.3 Peligros y Pictogramas

Peligros	Pictogramas
Explosivos	
Gases Inflamables, Aerosoles Inflamables, Líquidos Inflamables, Sólidos Inflamables, Líquidos Pirofóricos, Sólidos Pirofóricos, Sustancias y Mezclas que Experimentan Calentamiento Espontáneo, Sustancias y Mezclas que en Contacto con el agua Desprenden Gases Inflamables.	
Gases Oxidantes, Líquidos Oxidantes, Sólidos Oxidantes	
Gases bajo presión	
Sustancias e Mezclas Autoreactivas; Peróxidos Orgánicos	
Corrosivo para Metales	
Peligros para la Salud	
Toxicidad Acuática	

4. Comparación entre los criterios utilizados para la clasificación de productos químicos a los fines del Transporte y del SGA.



5. Los productos tendrán la misma clasificación e igual simbología desde el punto de vista del SGA y de las normas sobre el Transporte de Mercancías Peligrosas?

No. Al principio esta respuesta puede parecer incoherente, pero es simple su aclaración tomando como base los conceptos ya explicitados anteriormente en este documento.

Es importante comprender que pese a que la reglamentación del transporte de mercancías peligrosas y el SGA tratan de clasificación y señalización de riesgos, el objetivo de ambos sistemas es diferente.

También es importante comprender que, a los fines del transporte, la asignación en clases de riesgo se da principalmente en función del único riesgo físico presente, o del más grave en el caso de haber riesgos múltiples. Para los fines del SGA, deben ser presentados los peligros correspondientes a los peligros físicos, en igual formato del utilizado en la clasificación para el transporte, y también los peligros para la salud y el medio ambiente.

A continuación aparecen ejemplos prácticos:

Para el objetivo del SGA, los líquidos son considerados inflamables en función de su punto de inflamación. En este sentido, el SGA clasifica un líquido inflamable en cuatro categorías a saber:

Categoría	Criterio
1	Punto de inflamación <23°C y temperatura inicial de ebullición ≤35° C
2	Punto de inflamación <23°C y temperatura inicial de ebullición >35°C
3	Punto de inflamación ≥23°C≤60°C
4	Punto de inflamación >60°C≤93°C

Para los fines del transporte, la categoría 4 no siempre es considerada como peligrosa, y tampoco los líquidos que presentan un punto de inflamación mayor a 35°C y no mantienen la combustión.

Insertar foto

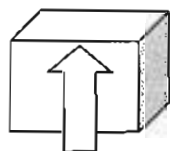
Teniendo en cuenta la salvedad efectuada por la legislación sobre transporte, se entiende que no hay incoherencia en el caso de que cierto líquido fuera clasificado como inflamable en términos del SGA y no inflamable para el transporte.

Cabe analizar también la cuestión de los riesgos para la salud y el medio ambiente, que son considerados para que se proceda a la clasificación de acuerdo con el SGA. Ciertas Mercancías pueden presentar no solo peligros para la salud (como irritación de la piel y de los ojos), como también peligro para el medio ambiente (como toxicidad acuática) sin ser, por tal motivo, peligrosos para el transporte.

Por último, sin cerrar todas las posibilidades, cabe destacar el caso de un producto que presente peligro físico y peligro para la salud en términos del SGA, pero solamente el peligro físico es considerado en términos del transporte.

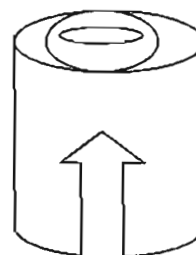
6. ¿Donde se colocarán los Rótulos o Etiquetas de Riesgo según las normas del Transporte y donde las Etiquetas para el SGA?

Completar dibujos



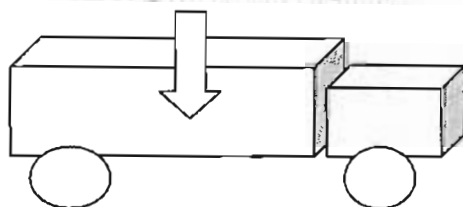
Pictograma/Etiqueta

Riesgo del transporte



Pictograma/Etiqueta de

Riesgo del SGA



6. Conclusiones

La responsabilidad en las actividades que involucran mercancías peligrosas es fundamental.

Las exigencias aplicables a las actividades de transporte de mercancías peligrosas apuntan a agregar el mayor nivel de seguridad posible tanto para la población como para el medio ambiente.

Así, es necesario que los involucrados en este sector adquieran la conciencia de la necesidad de cumplir con la legislación.

En este sentido, los responsables por la regulación de esta actividad no miden esfuerzos para mantenerla actualizada, coherente y correctamente aplicable.

También, proyectos innovadores en la región, como la implementación del SGA, acompañan la tendencia global y son imprescindibles tanto para el mantenimiento de los países del MERCOSUR en el mercado internacional como para agregar confiabilidad al consumidor y al usuario en lo que respecta a la información proporcionada por los fabricantes.

Como la legislación aplicable al transporte de mercancías peligrosas ya se encuentra consolidada y ampliamente divulgada entre los involucrados, es importante que tales normas, al tratar de asuntos relacionados, no parezcan incoherentes. En verdad, ellas se complementan.

Lo importante es entender como ambos sistemas trataron la clasificación y se presentaron en términos visuales (comunicación de los riesgos por medio de pictogramas).

También, cabe aclarar a los expedidores, a los fabricantes y a los transportistas de mercancías peligrosas, a los cuerpos inspectivos en rutas y al mercado consumidor de sustancias químicas peligrosas, el diferente objetivo de cada uno y la coherencia entre ellos.

El entendimiento de ambos sistemas por parte de la cadena de transporte de mercancías peligrosas y de los consumidores de sustancias químicas y peligrosas ayuda a los países en su desarrollo económico, además de colocarlos en la misma escala de los países desarrollados en lo que respecta a la claridad y rapidez en la información disponible para la población.

7. Referencias

- O Transporte Terrestre de Produtos Perigosos no Brasil. Setembro de 2010.
- Acuerdo sobre el Transporte de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR.
- Sistema Globalmente Armonizado (SGA)- ONU.



SGT - 5 - TRANSPORTES
João Pessoa, 27, 28 e 29/10/2010

MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

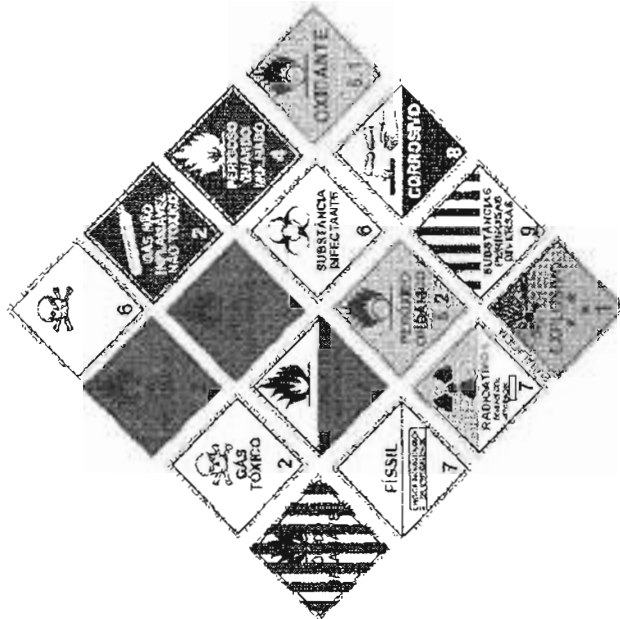
XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 “TRANSPORTES”

ANEXO VI

Documento-Cartilha “O Transporte Terrestre de Produtos Perigosos no Brasil”

(68) SES ENK y ocoto

O Transporte Terrestre de Produtos Perigosos no Brasil



Classificação

Rótulos de Risco e Painéis de Segurança

Interface com o Sistema Globalmente Harmonizado de
Classificação e Rotulagem de Substâncias Químicas - GHS

Setembro/2010

Missão da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT

*“Assegurar aos usuários adequada prestação de serviços de
transporte terrestre e exploração de infraestrutura rodoviária e
ferroviária outorgada”*





Índice

1. Introdução
2. Transporte Terrestre de Produto Perigoso
 - 2.1 O que é Produto Perigoso
 - 2.2 Conceito de Risco x Perigo
 - 2.3 Classes de Risco e Números ONU
 - 2.4 Exigências aplicáveis
 - 2.4.1 Documentação
 - 2.4.2 Embalagens e Volumes
 - 2.4.3 Sinalização das Unidades de Transporte
 - 2.5 Objetivos dos Rótulos de Risco e dos Painéis de Segurança
 - 2.5.1 Nas Embalagens e Volumes
 - 2.5.2 Nas Unidades de Transporte
3. Sistema Globalmente Harmonizado de Classificação e Rotulagem de Produtos Químicos – GHS
 - 3.1 O que é o GHS
 - 3.2 Objetivos



- 3.3 Perigos e Pictogramas
4. Comparação entre os parâmetros utilizados para a classificação de produtos para fins de transporte e do GHS
5. Os produtos terão a mesma classificação e mesmos símbolos tanto para o GHS como para o Transporte de Produtos Perigosos?
6. Onde serão utilizados os rótulos de transporte e os rótulos do GHS
7. Conclusões
8. Referências

1. Introdução

Esta cartilha tem como objetivo esclarecer aos envolvidos na cadeia de transporte terrestre de produtos perigosos sobre a classificação e a sinalização de riscos aplicáveis a tal atividade.

Esse tipo de transporte no Brasil é disciplinado pelos Decretos nº 96.044/88, e 98.973/90, que aprovam, respectivamente, os regulamentos para as modalidades rodoviária e ferroviária. Ambos são complementados pelas instruções da Resolução ANTT nº 420/04 e suas alterações

A regulamentação brasileira referente ao transporte terrestre de produtos perigosos fundamenta-se nas recomendações do Comitê de Peritos da Organização das Nações Unidas - ONU, que constituem o chamado Regulamento Modelo da ONU - *Orange Book*. De forma complementar é utilizado também o Acordo Europeu (ADR) para esse tipo de transporte.

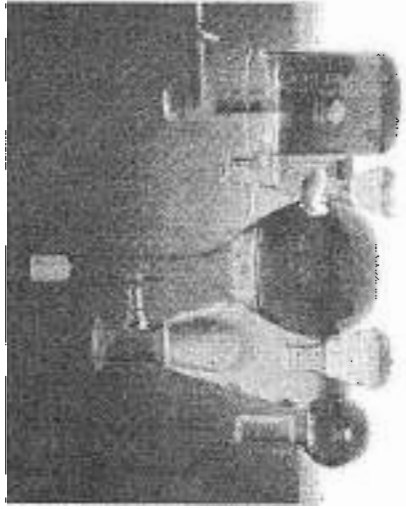
Também, será apresentada uma breve introdução ao Sistema Globalmente Harmonizado de Classificação e Rotulagem de Substâncias Químicas - GHS, que também é elaborado no âmbito da ONU, enfocando seus objetivos, aplicações e a maneira como este se relaciona com o transporte de produtos perigosos.



2. Transporte Terrestre de Produto Perigoso

2.1 O que é Produto Perigoso?

É considerado produto perigoso todo aquele que represente risco à saúde das pessoas, ao meio ambiente ou à segurança pública, seja ele encontrado na natureza ou produzido por qualquer processo.



A classificação de um produto como perigoso para o transporte deve ser feita pelo seu fabricante ou expedidor orientado pelo fabricante.

2.2 Conceito de Risco x Perigo

O perigo associado a determinada substância é avaliado em função de sua composição química.

Já o risco é obtido levando-se em consideração a maneira como o perigo da substância relaciona-se com outro fator que pode ser: exposição, transporte, contato, etc.

$$\text{Perigo} \times \text{Fator} = \text{Risco}$$

Para fins de transporte, a classificação é dada em função do perigo associado à substância, ponderado com as atividades englobadas em uma operação de movimentação. Assim, conclui-se:

$$\text{Perigo} \times \text{Transporte} = \text{Risco Associado ao Transporte}$$

Os testes a serem realizados para a classificação de produtos perigosos para fins de transporte são os dispostos no Manual de Ensaio e Critérios da ONU.




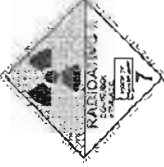
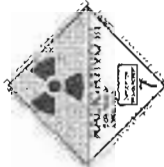
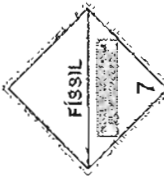

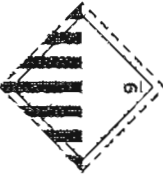


(72) setenta e dois

2.3 Classe de Risco e número ONU

Para fins de transporte, os produtos perigosos são alocados às Classes de Risco apresentadas na Tabela abaixo. Também, são apresentados os respectivos Rótulos de Risco.

Classe de Risco	Rótulos de Risco
1 - Explosivo	
2 - Gases	
3 - Líquidos Inflamáveis	
4 - Sólidos Inflamáveis, Substâncias Sujetas a Combustão Espontânea, Substâncias que em Contato com Água Emitem Gases Inflamáveis	
5 - Substâncias Oxidantes e Peróxidos Orgânicos	

Classe de Risco	Rótulos de Risco
6 – Substâncias Tóxicas e Substâncias Infectantes	 
7 – Materiais Radioativos	  
8 – Substâncias Corrosivas	
9 – Substâncias e Artigos Perigosos Diversos	 

Ao ser alocado a determinada Classe de Risco o produto perigoso também recebe um número ONU, que o identifica internacionalmente.

Por exemplo: ÓLEO DIESEL – n.º ONU 1203

GLP (Gás Liquefeito de Petróleo) – n.º ONU

1075

(73) setenta e três

2.4.2 Embalagens e Volumes

Produtos perigosos devem ser acondicionados em embalagens e volumes de boa qualidade e resistentes para suportar os choques e as operações do transporte.

Exigências aplicáveis:

- Ensaios de acordo com programa de avaliação da conformidade, no Brasil, regulamentado pelo INMETRO.



• Marcação:

- Exibição do nome apropriado para embarque e do número ONU correspondente, precedido das letras "UN" ou "ONU" em cada volume. Ex:

UN 3265 LÍQUIDO CORROSIVO, ACÍDICO, ORGÂNICO, N.E.

- Indicação de que a embalagem corresponde a um projeto-tipo aprovado pela autoridade competente.

4GY145/S10
BRVLA



- Rotulagem – Os Rótulos de Risco devem ser colocados próximos à marcação do nome apropriado para embarque, sem serem cobertos por qualquer parte da embalagem ou qualquer outro rótulo ou marcação.

(74) Setenta e quatro

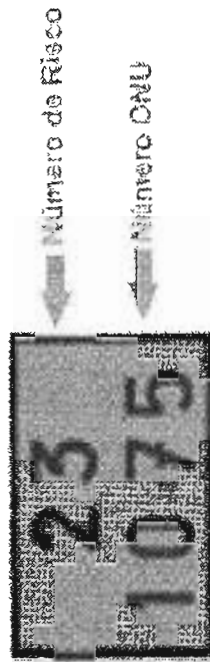
2.4.3 Sinalização das Unidades de Transporte

A sinalização das unidades de transporte é feita, basicamente, por meio da utilização de rótulos de risco e painéis de segurança.

- Rótulos de Risco - Afixados na unidade de transporte para indicar o risco apresentado pelo produto perigoso transportado.



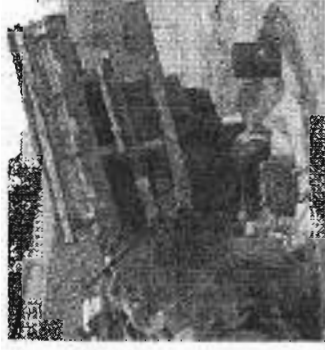
- Painéis de Segurança - Afixados na unidade de transporte para indicar o número de risco e o número ONU do produto perigoso transportado.



2.5 Objetivos dos Rótulos de Risco e dos Painéis de Segurança

2.5.1 Nas Embalagens e Volumes

- Os Rótulos de Risco são fundamentais para informar ao transportador e ao pessoal envolvido nas operações de carregamento e de descarregamento que se trata de produtos perigosos.
- Durante a armazenagem nos pátios e locais adequados, evidenciam os riscos dos produtos aumentando a cautela.
- Em acidente com espalhamento da carga, alertam sobre o conteúdo perigoso contido nos volumes e embalagens.



2.5.2 Nas Unidades de Transporte





- Os Rótulos de Risco e os Painéis de Segurança possibilitam a identificação imediata e eficiente, tanto para os agentes fiscalizadores como para a sociedade, de que se trata de uma unidade de transporte carregada com produtos perigosos.
- Possibilitam também eficiente atendimento a emergência no caso de um acidente pelas equipes especializadas, que identificam rapidamente e à distância tanto o risco como qual é o produto envolvido.

3.2 Objetivos do GHS

- Harmonização dos critérios de classificação dos produtos químicos para facilitar a importação e exportação e também para agregar confiabilidade aos dados declarados pelas empresas;
- Harmonização dos dados constantes na FISPQ – Ficha de Informação de Segurança de Produtos Químicos;
- Fornecimento das informações sobre os perigos dos produtos a todos os envolvidos na utilização dos mesmos. Engloba desde trabalhadores industriais, como pesquisadores, técnicos de laboratórios e consumidores domésticos.
- Fornecer informações sobre os danos à saúde humana e ao meio ambiente devido a utilização dos produtos.
- Harmonização em nível global dos pictogramas a serem utilizados nas embalagens destinadas ao consumidor final para a identificação rápida do perigo associado ao produto.

(7e) setembro 9 2015

3.3 Perigos e Pictogramas

Perigos	Pictogramas
Explosivos	
Gases Inflamáveis, Aerossóis Inflamáveis, Líquidos Inflamáveis, Sólidos Inflamáveis, Líquidos Pirofóricos, Sólidos Pirofóricos, Substâncias e Misturas sujeitas a Auto Aquecimento, Substâncias e Misturas que em contato com água Emitem Gases Inflamáveis.	
Gases Oxidantes, Líquidos Oxidantes, Sólidos Oxidantes	
Gases sob pressão	

<p>Substâncias e Misturas Auto-Reagentes, Peróxidos Orgânicos</p>	
<p>Corrosivo para Metais</p>	
<p>Perigos à Saúde</p>	
<p>Toxicidade Aquática</p>	

4. Co
para a
transpo



Produto a
classifica

Considerações
meio ambient

5. Os produtos terão a mesma classificação e mesmos símbolos tanto para o GHS como para o transporte de produtos perigosos?

Não. A princípio esta resposta pode parecer incoerente, mas é simples o esclarecimento com base nos conceitos já levantados anteriormente neste material.

É importante compreender que apesar do transporte de produtos perigosos e do GHS tratarem de classificação e sinalização de risco e perigo, o escopo de aplicação e o objetivo de ambos os sistemas são diferentes.

Também é importante compreender que, para fins de transporte, a alocação em classes de risco se dá principalmente em função do único risco físico presente, ou do mais sério, no caso de haver riscos múltiplos. Para fins do GHS, devem ser apresentados os perigos correspondentes aos perigos físicos nos mesmos moldes do utilizado na classificação para transporte, também os perigos à saúde e ao meio ambiente.

Partimos então para exemplos práticos:

Para fins do escopo do GHS, os líquidos são considerados inflamáveis em função de seu ponto de fulgor. Neste sentido, o

GHS classifica um líquido inflamável em quatro categorias, a saber:

Categoria	Critério
1	Ponto de fulgor <23°C e temperatura inicial de ebulição ≤ 35°C
2	Ponto de fulgor <23°C e temperatura inicial de ebulição > 35°C
3	Ponto de fulgor ≥ 23°C ≤ 60°C
4	Ponto de fulgor > 60°C ≤ 93°C

Para fins de transporte, a categoria 4 nem sempre é considerada como perigosa, assim com os líquidos que apresentam ponto de fulgor maior do que 35°C, mas não mantêm a combustão.

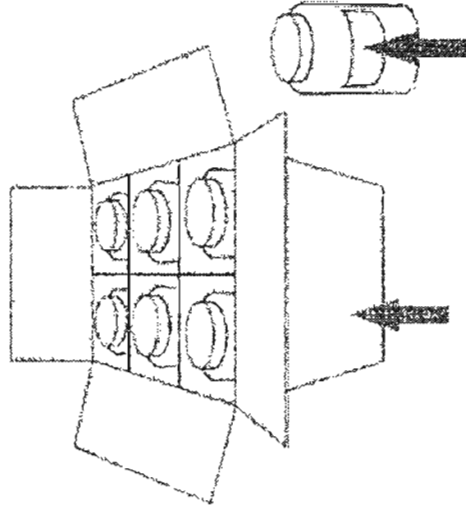


Levando-se em conta a ressalva realizada pela legislação de transporte, entende-se não haver incoerência no caso de certo líquido ser classificado como inflamável nos termos do GHS e não inflamável para transporte.

Cabe analisar também a questão dos riscos à saúde e ao meio ambiente, que são considerados para que se proceda à classificação de acordo com o GHS. Certos produtos podem apresentar não só perigos à saúde (como irritação da pele e dos olhos), como também perigo ao meio ambiente (como toxicidade aquática) sem serem, por tais motivos, perigosos para o transporte.

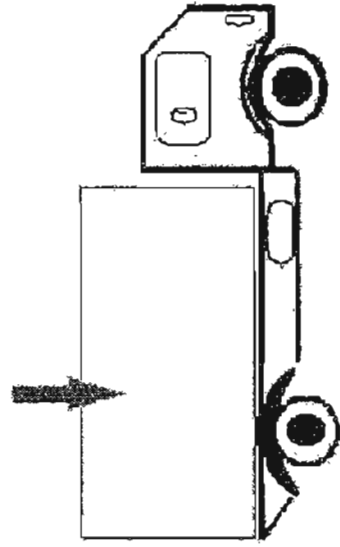
Por último, mas não encerrando todas as possibilidades, cabe apontar o caso de um produto apresentar perigo físico e perigo à saúde em termos do GHS, mas somente o perigo físico é considerado em termos de transporte.

6. Onde serão utilizados os Rótulos de Risco/ Pictogramas no caso do transporte de produtos perigosos e no caso do GHS?



Pictograma/Rótulo de
Risco do Transporte

Pictograma/Rótulo de
Risco do GHS





7. Conclusões

A seriedade nas atividades que envolvem substâncias químicas e perigosas é fundamental.

As exigências aplicáveis a atividade de transporte de produtos perigosos visam agregar o maior nível de segurança possível tanto para a população como para o meio ambiente. Assim, é necessário que os envolvidos neste setor adquiram a consciência da necessidade de cumprimento da legislação.

Neste sentido, os responsáveis pela legislação desta atividade não medem esforços para mantê-la atualizada, coerente e corretamente aplicável.

Também, projetos inovadores no país, como a implementação do GHS, acompanham a tendência global e são imprescindíveis tanto para manutenção do Brasil no mercado internacional como para agregar confiabilidade ao consumidor e usuário no que diz respeito às informações prestadas pelos fabricantes.

Como a legislação aplicável ao transporte de produtos perigosos já se encontra consolidada e amplamente divulgada entre os envolvidos, é importante que tais normas, ao tratarem de assuntos correlatos, não pareçam incoerentes. Em verdade, elas se complementam.



O importante é entender como ambos os sistemas tratarão da classificação e se apresentarão em termos visuais (comunicação dos riscos por meio de pictogramas).

Também, caberá esclarecer aos expedidores, aos fabricantes, aos transportadores de produtos perigosos, à fiscalização rodoviária e ao mercado consumidor de produtos químicos e perigosos o diferente objetivo de cada um e a coerência entre eles.

O entendimento de ambos os sistemas por parte da cadeia de transporte de produtos perigoso e dos consumidores de produtos químicos e perigosos auxilia o país em seu desenvolvimento econômico, além de colocá-lo no mesmo patamar dos países desenvolvidos no que diz respeito a esclarecimento e prestação nas informações disponíveis à população.

8. Referências

Salienta-se que todas as informações aqui prestadas são esclarecimentos aos interessados.

É necessária consulta aos textos legais aplicáveis para obtenção das informações completas e detalhadas aplicáveis a cada caso em questão.

Esta cartilha não substitui a legislação publicada em veículo oficial.

- Decreto nº 96.044, de 18 de maio de 1988
- Decreto nº 98.973, de 21 de fevereiro de 1990
- Resolução ANTT nº 420, de 12 de fevereiro de 2004
- Resolução ANTT nº 701, de 25 de agosto de 2004
- Resolução ANTT nº 1.644, de 26 de novembro de 2006
- Resolução ANTT nº 2975, de 18 de dezembro de 2008
- Resolução ANTT nº 3383, de 20 de janeiro de 2010
- Alvim, T; Amorim, R; O Sistema Globalmente Harmonizado de Classificação e Rotulagem de Substâncias Químicas – GHS e a legislação brasileira de transporte de produtos perigosos; Revista ANTT; Vol 2; 2010 (www.antt.gov.br/revistaantt/tp/l/_asp/ArtigosCientificos.asp)

Contato: transportedeprodutosperigosos@gmail.com



MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 "TRANSPORTES"

ANEXO VII
Minuta de Termo de Referência "Solicitud de Asistencia Técnica al Comité de Cooperación Técnica del MERCOSUR – Contratación de un especialista en Transporte de Mercancías Peligrosas"

(82)parentes e os

SUBGRUPO DE TRABAJO N°5-TRANSPORTES- DEL MERCOSUR

SOLICITUD DE ASISTENCIA TECNICA AL COMITÉ DE COOPERACION TECNICA DEL MERCOSUR

CONTRATACIÓN DE UN ESPECIALISTA EN TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS

1. ANTECEDENTES

El Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR- en adelante el Acuerdo-, fue aprobado mediante la Decisión CMC N° 002/1994. Dicho cuerpo normativo contiene las normas que rigen el transporte por carretera y ferrocarril de mercancías peligrosas entre los países de la región.

Las disposiciones de carácter técnico del Acuerdo básicamente coinciden con las contenidas en la revisión 7ª de las Recomendaciones sobre el Transporte de Mercancías Peligrosas de la ONU. Asimismo sobre aspectos específicos modales fueron adoptadas disposiciones del Acuerdo Europeo sobre Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR), y del Reglamento Internacional sobre el Transporte de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (RID).

Las Recomendaciones se han revisado y actualizado regularmente cada dos años por un Comité de Expertos de la ONU siendo la 15ª edición revisada publicado en el año 2009, el último documento disponible en la materia.

En este momento se tiene un desfase muy importante entre las disposiciones del Acuerdo y la revisión 15ª por lo que se requiere revisar y actualizar el Acuerdo a efectos de tener en cuenta la evolución de las necesidades de los usuarios y los avances tecnológicos producidos en los últimos años.

2. JUSTIFICACION

La elaboración del texto del Acuerdo y de su primera actualización estuvo a cargo de un Grupo de Especialistas del SGT N°5 en transporte de mercancías peligrosas. Se requirió para ello ejecutar actividades con diverso grado de complejidad y una apreciable carga horaria.

Para conseguir una más rápida internalización de las disposiciones del Acuerdo y para que éste mantenga un desfase razonable con las revisiones de la ONU, es necesario que las actividades de actualización se puedan realizar en plazos menores a los insumidos en oportunidades anteriores.

Para ello se requiere fortalecer al Grupo de Especialistas del SGT N°5 con el apoyo de un consultor experto en transporte terrestre de mercancías peligrosas.

3. OBJETIVOS GENERALES

Los objetivos generales del proyecto son:

TERRESTRE-, a partir de la 15ª edición revisada de las Recomendaciones de la ONU sobre transporte de mercancías peligrosas (Reglamento Modelo).

Las propuestas deberán tomar en cuenta las disposiciones generales y particulares por mercancía peligrosa, así como la información sobre números de riesgo y cantidades exentas por unidad de transporte contenidas en el ADR y en el RID, versiones del año 2009.

4.3 Elaborar propuestas de actualización de las resoluciones del GMC N° 10/200- Instrucciones para la Fiscalización del Transporte por Carretera de Mercancías Peligrosas-, y N° 82/00- Instrucciones para la Fiscalización del Transporte Ferroviario de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR.

4.4 Mantener reuniones de trabajo para analizar los documentos propuestos, de coordinación e informativas con los integrantes del Grupo de especialistas en transporte de mercancías peligrosas del SGTN°5.

5. PRODUCTOS

Los productos a entregar por el consultor deberán estar en correspondencia con lo expresado en el numeral precedente:

5.1 Un informe inicial que contenga la metodología a utilizar para la ejecución de la consultoría, el cual debe incluir el plan de trabajo y un cronograma de ejecución.

5.2 Informes mensuales conteniendo el texto de los Capítulos actualizados del Anexo II del Acuerdo en idiomas español y portugués.

5.3 Propuesta de actualización de las Resoluciones GMC N° 10/00 y GMC N° 82/00 en idiomas español y portugués.

El consultor entregará una copia en archivos magnéticos de los informes los cuales serán revisados y aprobados por Grupo de Especialistas en transporte de mercancías peligrosas del SGT N°5.

(84) ochenta y cuatro



MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 "TRANSPORTES"

ANEXO VIII
"Memorandum de Entendimiento entre el Mercado Común del Sur y la
Corporación Andina de Formento."

(85) OCHENTA Y CINCO



Corporación Andina de Fomento

MEMORÁNDUM DE ENTENDIMIENTO ENTRE EL MERCADO COMÚN DEL SUR Y LA CORPORACIÓN ANDINA DE FOMENTO

REUNIDOS

Por una parte, el Mercado Común del Sur (en adelante, "MERCOSUR") representado por los integrantes del Grupo Mercado Común

Por otra parte, la Corporación Andina de Fomento (en adelante, la "CAF"), representada por su Presidente Ejecutivo, Sr. L. Enrique García.

En adelante "las Partes"

CONSIDERANDO

Que ambas Partes comparten una visión de mediano y largo plazo orientada a la ampliación de capacidades regionales y al aprovechamiento de oportunidades con el fin de contribuir a la reducción de la pobreza y a fomentar sociedades más equitativas;

Que el MERCOSUR tiene definidos ejes de acción para contribuir a la profundización de la integración regional, al desarrollo y competitividad de la región y a la cooperación política y social entre los países, como pilar de compromiso con las demandas de la población;

Que la CAF es una institución financiera multilateral de reconocida trayectoria que apoya el desarrollo sostenible de sus países accionistas y la integración regional, suministrando productos y servicios financieros múltiples a una amplia cartera de clientes constituido por los gobiernos de sus países accionistas, instituciones financieras y empresas públicas y privadas en dichos Estados;

Que en el marco de la integración regional resulta conveniente una cooperación mutua en materia de ejecución de programas y proyectos de desarrollo humano que permitan mejorar el nivel de vida, fortalecer las estructuras sociales y productivas de comunidades excluidas de la región y promover políticas públicas que contribuyan a la inserción social.



Que entonces resulta propicio promover vínculos en el MERCOSUR y la CAF para el desarrollo conjunto de programas y proyectos prioritarios de interés común, la prestación de asistencia técnica y la transferencia de conocimientos y experiencias en el ámbito de sus respectivas funciones, objetivos y competencias.

Que el MERCOSUR tiene capacidad para gestionar y suscribir proyectos y acuerdos de cooperación técnica con instituciones y entidades de los Estados Partes, con terceros países, agrupaciones de países y organismos internacionales.

Que el compromiso de la CAF con el desarrollo sostenible y la integración regional de América Latina y el Caribe, mediante el financiamiento de proyectos y la asistencia técnica en diferentes sectores de la economía de los países accionistas, es permanentemente ratificado a través de su accionar, haciendo notar que la CAF integra las variables sociales y ambientales e incluye en sus operaciones criterios de integración, eco eficiencia, sostenibilidad y responsabilidad social en sus políticas de gestión;

Que mediante la Decisión del Consejo Mercado Común ("CMC") N° 12/04, se ha delegado al Grupo Mercado Común la facultad de suscribir convenios en el marco de la negociación de programas de cooperación técnica, de conformidad con lo establecido en el Art. 14, numeral VII del Protocolo del Ouro Preto.

Que el Comité de Cooperación Técnica del MERCOSUR ("CCT"), creado por la Res. GMC N° 26/92, es un foro subordinado al GMC y, mediante Res. GMC N° 57/05, constituye el órgano de identificación, selección, negociación, aprobación, seguimiento y evaluación de cooperación técnica del MERCOSUR.

CONVIENEN

Primero - Las Partes harán sus mejores esfuerzos para elaborar un Programa de Trabajo que defina las modalidades de asistencia técnica y financiera, incluyendo la identificación conjunta y ejecución de proyectos en las áreas específicas de mutuo interés en el ámbito de los Estados Parte del MERCOSUR, tales como infraestructura para la integración, integración



COOPERACIÓN FINANCIERA

productiva y desarrollo de la competitividad, desarrollo humano sostenible, inclusión y cohesión social, e integración fronteriza, entre otras áreas que se puedan convenir.

Segundo - Durante el tercer trimestre del año 2010, las Partes podrán elaborar el mencionado Programa de Trabajo. A tal efecto, ambas Partes contemplan celebrar la I Reunión en el mes de octubre de 2010, con cada parte asumiendo sus propios costos. En dicha oportunidad, el MERCOSUR presentará una propuesta con posibles proyectos específicos a ser desarrollados, los cuales deberán ser previamente autorizados por las instancias de decisión internas de cada uno de los firmantes.

Tercero - La CAF y el GMS, a través del Comité de Cooperación Técnica, mantendrán consultas periódicas sobre todos los aspectos relativos a la ejecución de este Memorandum de Entendimiento, a través de una Comisión de Seguimiento que se reunirá, al menos, anualmente, y podrán de mutuo acuerdo, proponer iniciativas y modalidades para mejorar la eficiencia de los proyectos en marcha.

Cuarto - Corresponderá a cada una de las Partes la supervisión de los fondos que respectivamente aporte para el desarrollo de sus actividades realizadas al amparo del presente Memorandum.

Quinto - El presente Memorandum entrará en vigor en la fecha de su firma y tendrá una duración de cinco (5) años renovables por acuerdo de las Partes.

Cualquiera de las Partes podrá dar por terminado el presente Memorandum mediante notificación por escrito a la otra, con una antelación no menor a los tres (3) meses.

La terminación de este Memorandum no afectará el normal desarrollo y conclusión de las actividades de cooperación que se encuentren en curso de ejecución.

El presente Memorandum podrá ser modificado mediante intercambio de notas firmadas entre las Partes.

Sexto - Las disposiciones del presente Memorandum no generan obligaciones en el ámbito del derecho internacional. Asimismo, lo contenido en este documento no podrá ni deberá ser asumido o interpretado como un compromiso, de parte de la CAF o MERCOSUR, para otorgar crédito o



Compañía Administradora de Infraestructura

éstimo alguno o, financieramente, de cualquier forma, las actividades aquí contempladas, o para otorgar dicho compromiso en cualquier otro momento.

Todo lo establecido en el presente Memorandum podrá o será interpretado como una renuncia a las inmunidades y privilegios otorgados a la CAF por su Convenio Constitutivo, la legislación de sus países accionistas o los acuerdos firmados entre la CAF y los Estados Partes del MERCOSUR.

El presente Memorandum se firma en dos originales, en idioma español y portugués, siendo ambos textos igualmente auténticos, en la ciudad de San Juan, República Argentina, a los 02 días del mes de agosto de 2010.



Por MERCOSUR
Delegación de Argentina



Por MERCOSUR
Delegación de Brasil



Por MERCOSUR
Delegación de Paraguay



Por MERCOSUR
Delegación de Uruguay



Por CAF
L. Enrique García
Presidente Ejecutivo

EXPE-MRE:0056927/2010
 Número original: Nota DNCI-POI N° 88/10

Esta carpeta se encuentra archivada

Datos del alta de la carpeta

Usuario: dxx@mrec - Diaz Pablo Andres Estado: Terminado
 Área: DIMEN@mrec - Coord Mesa de Entradas y Notif Vencimiento: 22-Oct-2010
 Fecha y Hora: 15-Oct-2010 15:33:40

Título: Nota ref. Proy. Multinacional "Parlamento Juvenil del Mercosur" (SE/DIAICD/AE 322/08)

Depositorio	Área de usuario	Desde
Área	DGCIN@mrec - Dir. Gral de Cooperación Intern	15-Oct-2010 15:34:18
Responsable primario	Área	Desde
Global	No asignado	
Local	DGCIN@mrec - Dir. Gral de Cooperación Intern	15-Oct-2010 15:33:40

Texto

Nota ref. Proy. Multinacional "Parlamento Juvenil del Mercosur" (SE/DIAICD/AE 322/08)

Datos de procedencia

Procedencia: Organismos y Entidades
 Número original: Nota DNCI-POI N° 88/10 Fecha original: 05-Oct-2010
 Área iniciadora: DGCIN@mrec - Dir. Gral de Cooperación Intern Área de procedencia:
 Causante: Min. de Educación Fojas: 1

Información histórica

Cambios de responsable local

Responsable local	Fecha	Usuario	Área	Motivo
DGCIN@mrec	15-Oct-2010 15:33:40	dxx@mrec	DIMEN@mrec - Coord Mesa de Entradas y Notif	

Transferencias

Emissor	Transferido a	Envío	Recepción o cierre	Remito
DIMEN@mrec - Coord Mesa de Entradas y Notif	DGCIN@mrec - Dir. Gral de Cooperación Intern	15-Oct-2010 15:33:51	15-Oct-2010 15:34:18	RTC-MRE:01084E5/2010 Aceptado

Las entradas que aparecen en color rojo se corresponden con una actualización de datos.
 Las entradas que aparecen con fondo en color amarillo corresponden a remitos rechazados.

Cambios de estado

Estado	Fecha	Usuario	Área
Terminado	20-Oct-2010 15:33:58	dxx@mrec	DGCIN@mrec - Dir. Gral de Cooperación Intern

(90) NOVENA

Vencimiento inicial

Fecha	Usuario	Area	Motivo
27 Oct 2010	ozx@mrec	DIMEN@mrec - Coord. Mesa de Entradas y Notif	-

Archivados y desarchivados

Operación	Fecha	Usuario	Area	Motivo
Archivado	20-Oct-2010 15:35:41	ozx@mrec	DGCIN@mrec - Dir. Gral de Cooperación Intern	Cumplido el objeto del presente, se procede a su archivo

Usuario: ozx@mrec - Diaz Pabvo Andres |

20-Oct 2010 15:35:41

Area: DGCIN@mrec - Dir. Gral de Cooperación Intern

(A) Movenci y cwp



MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 "TRANSPORTES"

ANEXO IX
Resolução MERCOSUR/GMC/RES. Nº 57/05, "Reglamento del Comité de
Cooperación Técnica y Procedimientos para la Cooperación en el MERCOSUR
(Derogación de la Res. GMC nº 77/97)"

(92) noventa y dos

MERCOSUR/GMC/RES. N° 57/05

**REGLAMENTO DEL COMITÉ DE COOPERACIÓN TÉCNICA Y
PROCEDIMIENTOS PARA LA COOPERACIÓN EN EL MERCOSUR
(DEROGACIÓN DE LA RES. GMC N° 77/97)**

VISTO: El Tratado de Asunción, el Protocolo de Ouro Preto, las Decisiones N° 10/91, 12/04 y 20/04 del Consejo del Mercado Común y las Resoluciones N° 26/92, 77/97 y 47/01 del Grupo Mercado Común.

CONSIDERANDO:

La necesidad de sistematizar los procedimientos para la evaluación y aprobación de los proyectos de cooperación técnica del MERCOSUR;

Que el Comité de Cooperación Técnica es el órgano de identificación, selección, negociación, aprobación, seguimiento y evaluación de la cooperación técnica del MERCOSUR;

La conveniencia de establecer un mecanismo para la presentación de las iniciativas por parte de los organismos donantes y de los órganos del MERCOSUR demandantes de cooperación técnica;

**EL GRUPO MERCADO COMÚN
RESUELVE:**

Art. 1 - Aprobar el "Reglamento del Comité de Cooperación Técnica y Procedimientos para la Cooperación en el MERCOSUR", en los términos de la presente Resolución.

Capítulo I – Naturaleza, atribuciones y responsabilidades del CCT

Art. 2 - El Comité de Cooperación Técnica es el órgano del GMC competente para toda la cooperación técnica del MERCOSUR.

Art. 3 - El CCT tendrá las siguientes atribuciones y responsabilidades:

- a) asesorar al Grupo Mercado Común y coordinar con los demás órganos del MERCOSUR en materia de cooperación técnica.
- b) realizar la identificación, selección, negociación, aprobación, seguimiento y evaluación de las acciones horizontales de cooperación técnica del MERCOSUR y con países extrazona, asociaciones regionales y organismos internacionales.

(93) noventa y tres

- c) canalizar las ofertas que recibe el MERCOSUR y la demanda de proyectos de cooperación técnica originadas en su ámbito.
- d) asegurar que las iniciativas de cooperación técnica en el ámbito del MERCOSUR cumplan con los objetivos de fortalecimiento del proceso de integración regional.
- e) realizar un constante seguimiento de las estrategias, prácticas y procedimientos adoptados en la implementación de la cooperación técnica, evaluando la eficiencia y eficacia de sus mecanismos y el impacto de sus resultados en la promoción del proceso de integración del MERCOSUR.
- f) mantener contacto permanente con los organismos donantes y los órganos beneficiarios e invitarlos, cuando se considere oportuno, a participar de sus reuniones a efectos de informar sobre la situación de los proyectos de cooperación.
- g) participar de los comités de evaluación o seguimiento de los proyectos de cooperación que así lo prevean.
- h) realizar un informe anual de evaluación de la cooperación técnica del MERCOSUR a ser presentado al GMC.
- i) considerar las iniciativas referidas a los convenios, su addenda y prórrogas relacionadas con la acciones de cooperación técnica a ser suscriptas por el GMC.
- j) aprobar, con el consentimiento del GMC, la designación del Estado Parte coordinador de los proyectos de cooperación técnica del MERCOSUR, de la Entidad Gestora y de los Directores de dichos proyectos.
- k) autorizar a la Entidad Gestora a la apertura de cuentas bancarias de los proyectos de cooperación técnica, en los casos que fuera necesario.
- l) presentar informes al GMC sobre la situación de los proyectos de cooperación en oportunidad de cada reunión ordinaria de ese órgano.

Art. 4 - El CCT podrá solicitar el apoyo de la Secretaría del MERCOSUR para la realización de las tareas necesarias en la implementación de los proyectos de cooperación técnica.

Asimismo, podrá solicitar a la Secretaría del MERCOSUR un informe de las actividades realizadas en su tarea de apoyo para la ejecución de los proyectos.

Capítulo II - Procedimiento para la selección y aprobación de proyectos de cooperación técnica

Art. 5- En el cumplimiento de sus atribuciones el CCT actuará de forma articulada con los órganos de MERCOSUR y éstos deberán regirse por los procedimientos de la presente Resolución en lo que atañe a las actividades de cooperación técnica.

Art. 6 - El CCT recibirá las propuestas de proyectos de cooperación que estén orientadas a proveer conocimientos, recursos humanos y/o financieros destinados a promover capacidad técnica, administrativa y tecnológica a los Estados Partes, con el propósito de contribuir al fortalecimiento del proceso de integración regional.

Dichas propuestas de proyectos de cooperación deberán ser previamente consensuadas por los órganos competentes del MERCOSUR en relación a la iniciativa que se trate.

La evaluación y aprobación de las propuestas de cooperación comprenderá las siguientes etapas:

- a) presentación
- b) análisis
- c) aprobación
- d) negociación

Art. 7 - Las propuestas de proyectos de cooperación técnica del MERCOSUR deberán ser sometidas a la consideración del CCT, por las instancias competentes, a través de la *Presidencia Pro Tempore* del MERCOSUR, con la antelación necesaria a las Reuniones Ordinarias del Comité.

Se consideran instancias competentes:

- a) los órganos del MERCOSUR
- b) los países extra-zona
- c) los bloques regionales y subregionales
- d) los organismos internacionales

Art. 8 - Las propuestas iniciales de proyectos de cooperación deberán incluir los siguientes componentes:

- a) objetivos
- b) descripción del sector
- c) justificación
- d) resultados esperados
- e) actividades
- f) cronograma de ejecución;
- g) país coordinador e institución ejecutora

- h) duración y
- i) previsión presupuestaria y contrapartida

Art. 9 - Las propuestas de proyectos deberán contemplar, por lo menos, una de las siguientes modalidades de cooperación:

- a) capacitación
- b) fortalecimiento Institucional
- c) transmisión de conocimientos y tecnologías
- e) estudios y diagnósticos sobre aspectos puntuales
- d) realización de foros de discusión y debate

Art. 10 - No serán consideradas por el CCT propuestas de proyectos caracterizadas por:

- a) inversión en infraestructura
- b) préstamos financieros - con excepción de fondos perdidos vinculados a la implementación de actividades de cooperación
- c) ayuda humanitaria
- d) donación

Art. 11 - El CCT, en la etapa de análisis preliminar de las propuestas de proyectos de cooperación podrá: aprobarlas, realizar recomendaciones de modificación o rechazarlas.

El proyecto cuya propuesta haya sido rechazada no podrá ser presentada nuevamente al CCT.

El proyecto que contenga recomendaciones de modificación será encaminado al órgano en el cual se origina la propuesta a fin de que realice los ajustes necesarios para su nueva presentación al CCT.

Art. 12 - Una vez aprobadas las propuestas de proyecto, el CCT identificará la fuente donante de la cooperación y realizará negociaciones para su financiamiento, dando inicio a la formalización de los instrumentos jurídicos necesarios para su implementación.

Art. 13 - La presente Resolución deroga la Res. GMC Nº 77/97.

Art. 14 - La presente Resolución no necesita ser incorporada a los ordenamientos jurídicos nacionales de los Estados Partes, por reglamentar aspectos de la organización o del funcionamiento del MERCOSUR.

LXI GMC – Montevideo, 25/XI/05



SGT - 5 - TRANSPORTES
João Pessoa, 27, 28 e 29/10/2010

MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 "TRANSPORTES"

ANEXO X
Profissionalização da Atividade de Transportador Internacional Rodoviário no
MERCOSUL

(97) noventa e sete

PROPOSTA DA DELEGAÇÃO BRASILEIRA PARA ALTERAÇÃO DA RESOLUÇÃO 14/06/GMC/MERCOSUL.

O presente documento tem por finalidade propor inclusões e alterações nos dispositivos da Resolução nº 14/06/GMC/Mercosul, que estabelece os princípios gerais de acesso à atividade de transportador, conforme segue:

Art 1 – Incluir no item 4 do Anexo da Resolução GMC nº 58/94, as seguintes alíneas com respectivos conteúdos:

....

f. demonstrar capacidade financeira para o exercício da atividade;

g. possuir pelo menos 1(um) Responsável Técnico idôneo com, pelo menos, 3 (três) anos de experiência ou ter sido aprovado em curso específico;

h. demonstrar idoneidade da empresa, do responsável técnico e do representante legal.

i. A inidoneidade por um prazo de 24 meses da empresa, do responsável técnico e do representante legal será declarada no caso de reincidência de uma infração gravíssima, ou cometimento de outras infrações, punidas por decisão administrativa, em número superior a doze, nos doze meses anteriores a última infração, conforme definido no segundo Protocolo Adicional ao ATIT, de 16 de fevereiro de 2005.

Art 2 – Inserir itens nº 7, 8, 9, 10 e 11 no Anexo da Resolução GMC nº 58/94, com os seguintes textos:

...

7. Os veículos de carga utilizados como frota habilitada pelas empresas autorizadas a realizar o transporte internacional deverão ter cabine dormitório, atendidas as medidas de segurança considerada pela entidade ou órgão de metrologia legal.

8. A capacidade financeira da empresa que trata a alínea “f” do item 4, consistirá em ter e manter patrimônio mínimo em bens ou equipamentos equivalente a 800.000 Direitos especiais de saque - DES, ou aval bancário ou seguro de caução para a mesma importância apresentado em garantia.

9. Será considerado para comprovação da experiência do Responsável técnico: ter desenvolvido atividades equivalentes às definidas pelos países signatários.

10. O curso específico para o Responsável Técnico deverá ser ministrado por instituição de ensino credenciada junto aos órgãos competentes definidos pelos países signatários.

11. O Responsável Técnico responde solidariamente pela adequação e manutenção de veículos, equipamentos e instalações, bem como pela qualificação e treinamento profissional de seus funcionários de operação e prestadores de serviço.

MTOP

28/Oct/2010

MTOP - Dirección Nacional de Transporte - www.mtop.gub.uy

Decreto Nº 253/009

Promulgación : 25/03/2009 Publicación : 02/06/2009

TABARE VAZQUEZ - ORIS TOURNE - GONCALO FERNANDEZ - ALVARO GARCIA - JOSE RAFAEL MARIA SIMON - VICTOR ROSSI - GERARDO LAURE - EDUARDO DONOMI - MARIA JULIA MUNEZ - ENRIQUE AGAZZI - HECTOR LESDINO - CARLOS COLACCI - MARINA KRISHENOT

VISTO la necesidad de adaptar medidas tendientes a la identificación, idoneidad y idoneidad de los propietarios personal directivo y de alto nivel gerencial de las empresas de transporte profesional de cargas por carretera, así como respecto a la capacitación y formación continua de su personal de conducción;

CONSIDERANDO I) Que con las medidas que se disponen en el presente Decreto se continúa la implementación de un régimen de profesionalización en el transporte de cargas iniciado con los Decretos 242, 270 y 311 ambos de la Ley de Presupuesto Nº 17.296 de 21 de febrero de 2001 y puesto en vigencia a través de los instrumentos establecidos en el Decreto Nº 340/091 de 4 de setiembre de 2001;

II) Que dentro del marco legal y reglamentario vigentes se inscriben como una medida necesaria las medidas que se establecen, a fin de actualizar el régimen de profesionalidad, tomando en consideración la experiencia recogida en la aplicación del régimen y las necesidades actuales del Sector;

III) Que resulta imprescindible que el transporte profesional de cargas por carretera, se realice por empresas con fortaleza y solidez económica que las dotó de un perfil más firme y afianzó la alta importancia e incidencia que el transporte de cargas tiene en la economía nacional;

ATENTA a lo expresado y lo dispuesto en los artículos 242, 270 y siguientes de la Ley de Presupuesto Nº 17.296 de 21 de febrero de 2001;

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA
ACTUANDO EN CONSEJO DE MINISTROS

DECRETA

Artículo 1

A partir del día de la fecha regirán para la inscripción de empresas nuevas de transporte profesional de cargas por carretera en el Registro que lleva la Dirección Nacional de Transporte del Ministerio de Transportes y Obras Públicas, únicamente a las siguientes exigencias:

- a) Si la nueva empresa es una sociedad por acciones en comandita o sociedad anónima, dichas acciones podrán ser nominativas;
- b) A los Propietarios, Accionistas, Socios, Directores y Gerentes de la nueva empresa nueva se les la presentación del Certificado de Habilitación Policial y Ademas los Propietarios, Accionistas y Socios deberán presentar el Estado de Resultados más Patrimonio;
- c) Al menos uno de los Directores o Gerentes de la nueva empresa deberá a recibir como mínimo tres (3) años de experiencia en la actividad de transporte de cargas, mediante certificado expedido por el Banco de Fomento Social (BFS);
- d) En caso que ninguno de los Directores o Gerentes pueda dar cumplimiento a lo establecido en el ítem c), la nueva empresa podrá contratar un Representante Técnico que deberá figurar en la planilla de personal de la empresa, inscripta en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, el que deberá cumplir con dicha exigencia;
- e) La nueva empresa deberá incluir y mantener en la planilla de personal presentada ante el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social (MTSS), al menos un (1) conductor que a la fecha de inscripción de la misma, haya realizado y culminado satisfactoriamente un curso de capacitación y certámenes profesionales para conductores de vehículos de carga por carretera, en una institución reconocida a nivel nacional o internacional, o cuyo curso deberá estar sujeta por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y por la entidad gremial más representativa de los empresarios y de los trabajadores del transporte de carga;
- f) Sin perjuicio de lo establecido en el ítem e), la nueva empresa deberá presentar un cronograma de capacitación y formación continua para la totalidad de sus conductores profesionales según la planilla inscripta en el MTSS, que deberá desarrollarse en un plazo máximo de dos (2) años a partir de la fecha de su inscripción en el Registro Nacional de Transporte.

Artículo 2

Comuníquese por todo vicio y copia a la Dirección Nacional de Transporte a sus efectos.

(99) NOVENA y NUEVE



REPÚBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY

MINISTERIO
DE TRANSPORTE
Y OBRAS PÚBLICAS

SECRETARÍA

2009/001/1478

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

Montevideo, 28 de abril de 2009.

VISTO: La necesidad de avanzar en la profesionalización del transporte de cargas por carretera, estableciendo requisitos adicionales para la inscripción de vehículos en el registro de la Dirección Nacional de Transporte de esta Secretaría de Estado.-----

CONSIDERANDO: Que corresponde proceder en consecuencia para profundizar las condiciones de profesionalidad en dicho sector a fin que las empresas cuenten con flotas adecuadas que propendan a la eficiencia económica y por tanto generen mejores condiciones de competitividad.-----

ATENCIÓN: A lo expuesto y a lo solicitado por la Dirección Nacional de Transporte.-----

EL MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

RESUELVE:

1º. Dispónese que a partir de la fecha, regirán las siguientes condiciones y requisitos para la inscripción de nuevas empresas de transporte profesional de cargas por carretera, así como para la autorización de las flotas de vehículos de las empresas de transporte profesional de cargas por carretera ya registradas:

- a) Únicamente se procederá a la inscripción de nuevas empresas en la categoría de transporte profesional, si la totalidad de los vehículos que integran su flota tienen una antigüedad menor o igual a 12 (doce) años. Para determinar la citada antigüedad, se tendrán en cuenta las ventas o promesas de venta realizadas con anterioridad a la fecha de vigencia de la presente Resolución.
- b) A partir del 04/05/2009, solamente se autorizarán altas de vehículos del tipo camión o tractor en las flotas de empresas

(100) CREN

de transporte internacional de cargas por carretera, si disponen de doble cabina.

- b) En un plazo máximo de 3 (tres) años a partir de la vigencia de la presente Resolución, los vehículos del tipo camión o tractor que integran las flotas de empresas de transporte internacional de carga por carretera y poseen cabina sencilla, deberán para mantenerse en el registro, adecuar la misma de forma de hacer posible la instalación de un espacio que permita a los conductores profesionales tener un descanso reparador.
- c) A los efectos del efectivo recambio del parque automotor del transporte profesional de cargas por carretera, se reunirá conjuntamente con las gremiales de carga un Plan Nacional de Renovación de Flota que cuente con las garantías suficientes que permitan en un plazo razonable mejorar el equipamiento del sector.
- d) La inclusión de nuevas tecnologías en equipos de transporte deberán contar en todos los casos con la aprobación previa de la Dirección Nacional de Transporte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. El estudio previo deberá incluir análisis preliminar de seguridad operacional y evaluación del impacto social y productivo. Se establecerá durante el primer año un procedimiento de seguimiento.
- e) Las empresas reguladas podrán contar con dos acoplados o semirremolques por cada tractor o camión habilitado apto para traccionar dichos equipos. Las empresas que dispongan de mayor cantidad de acoplados o semirremolques por tractor deberán presentar a la Dirección Nacional de Transporte una solicitud de ampliación fundada. En dicho estudio deberán precisar sus características y establecer las áreas o lugares de estacionamiento reservados para tales equipos.

(10) ciento uno



REPÚBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY

MINISTERIO
DE TRANSPORTE
Y OBRAS PÚBLICAS

SECRETARÍA

2º. Publíquese, comuníquese a las gremiales de transporte de cargas, y vuelva a la Dirección Nacional de Transporte a sus efectos.



VICTOR ROSSI
MINISTERIO DE TRANSPORTE
Y OBRAS PÚBLICAS



MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 “TRANSPORTES”

ANEXO XI
Mapa Preliminar da Rede Ferroviária Argentina

(103) ciento tres

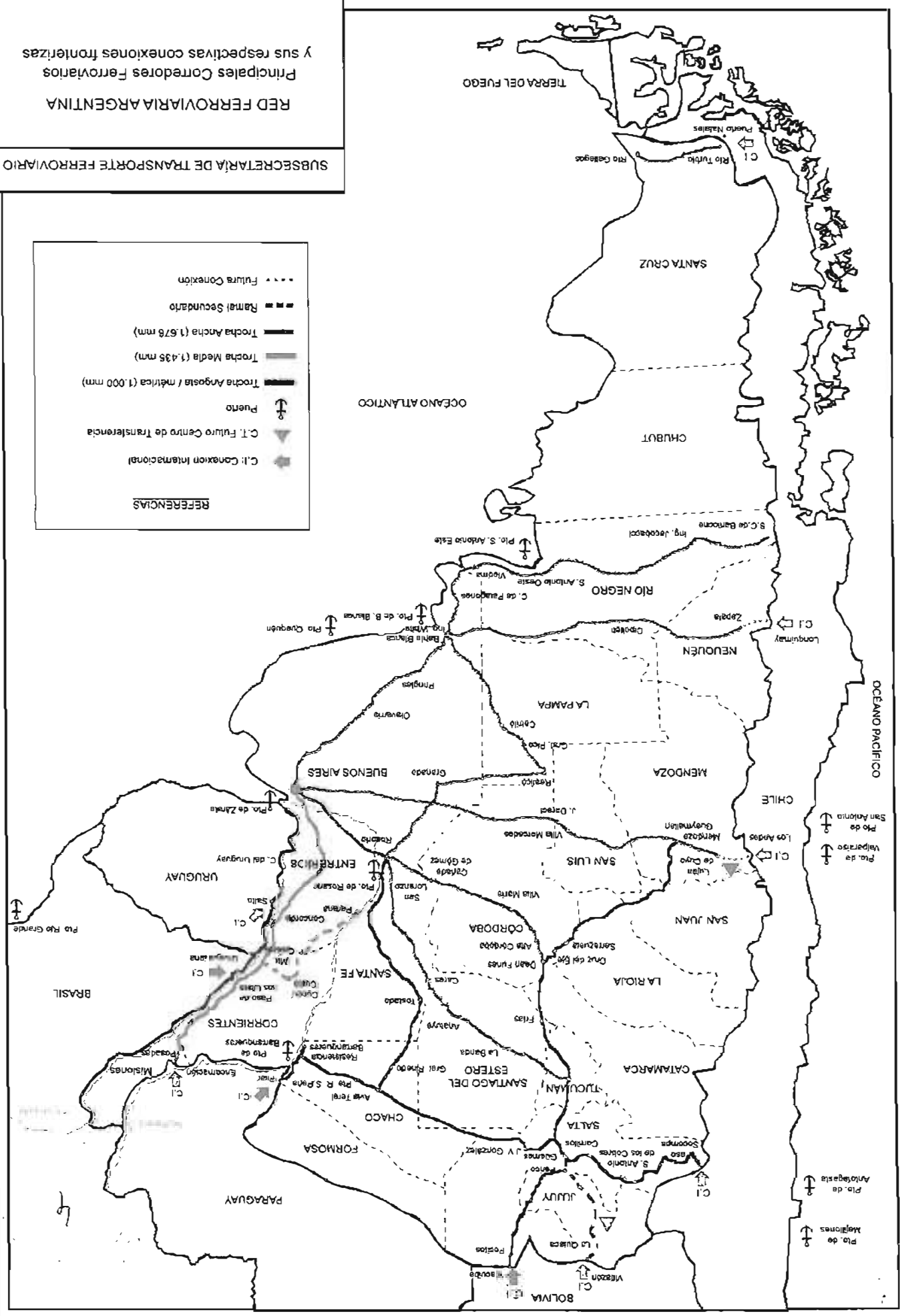
Handwritten signature and initials

RED FERROVIARIA ARGENTINA
Principales Corredores Ferroviarios
y sus respectivas conexiones fronterizas

SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE FERROVIARIO

REFERENCIAS

- C.I.: Conexión Internacional
- ▲ C.T. Futuro Centro de Transfencia
- ⊕ Puero
- ▬ Trocha Ancha (1.578 mm)
- ▬ Trocha Media (1.435 mm)
- ▬ Trocha Angosta / métrica (1.000 mm)
- ▬ Ramal Secundario
- ⋯ Futura Conexión





MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 "TRANSPORTES"

ANEXO XII
Proposta Brasileira para Revisão do Acordo sobre Transporte Internacional
Terrestre entre os Países do CONESUL - ATIT

(105) cento e cinco

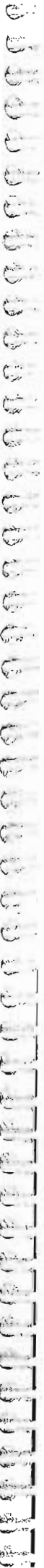
**PROPOSTA BRASILEIRA PARA REVISÃO DO
ACORDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE ENTRE OS PAÍSES DO CONE SUL ATIT**
Versão março de 2010

REDAÇÃO ATUAL	REDAÇÃO PROPOSTA	JUSTIFICATIVA
CAPÍTULO III Transporte Internacional de carga por Ferrovia		
<p>Artigo 36.</p> <p>2. Carga ou mercadoria: toda coisa móvel suscetível de ser transportada, à exceção das bagagens dos passageiros.</p> <p>3. Transportador: qualquer pessoa, física ou jurídica, que se obrigue, por si ou terceiros que atuem em seu nome, a efetuar o transporte terrestre internacional de carga, de acordo, com as disposições estabelecidas no presente capítulo.</p> <p>12. Carregamento: a ação e efeito de carregar uma mercadoria.</p> <p>13. Descarregamento: a ação e efeito de descarregar uma mercadoria.</p> <p>15. Estação de origem, expedidora ou de procedência: a estação ferroviária onde se entrega a mercadoria ao transporte.</p> <p>16. Estação de destino ou destinatária: a estação ferroviária onde o remetente indica que seja entregue a mercadoria ao consignatário.</p>	<p>Eliminar</p> <p>Eliminar</p> <p>Eliminar</p> <p>Eliminar</p> <p>Eliminar</p> <p>Eliminar</p>	<p>As propostas relativas ao Capítulo III - Transporte Internacional de Carga por Ferrovia visam a atualizar o texto do Acordo e permitir maior flexibilidade operacional às ferrovias, incorporando a evolução do setor e permitindo agilizar procedimentos.</p>

REDAÇÃO ATUAL	REDAÇÃO PROPOSTA	JUSTIFICATIVA
<p>III. As definições incluídas neste artigo não afetarão as terminologias aplicadas por outros organismos, já que elas se referem a termos ou expressões aplicáveis tão somente ao transporte internacional por ferrovia.</p>	<p>Eliminar</p>	
<p>Artigo 37.</p> <p>1. Ressalvadas as exceções previstas no parágrafo 5 deste artigo, este capítulo é aplicável às remessas de cargas entregues para transporte ferroviário com uma carta de porte internacional direta, Conhecimento-Carta de Porte Internacional - TIF, emitida para percursos que incluem os territórios de, pelo menos, dois países e que compreendam exclusivamente linhas e estações relacionadas nas listas acordadas pelas empresas ferroviárias.</p> <p>2. Mediante prévio acordo, as ferrovias poderão aceitar transporte a estações não previstas, cuja inclusão nas listas será providenciada com intervenção da Câmara de Compensação de Fretes. Também se considerará como transporte internacional de carga por ferrovia, submetido às disposições deste capítulo, aquele em que, estando envolvidos pelo menos dois países, parte do transporte se efetue por outros meios e sempre que os manuseios e movimentações não ferroviários sejam de responsabilidade e se realizem por conta das empresas ferroviárias em cujos países se levavam a cabo essas operações.</p> <p>3. Este capítulo é aplicável unicamente aos transportes de cargas efetuados segundo a modalidade de vagão lotado.</p>	<p>Artigo 37.</p> <p>1. Este capítulo é aplicável às remessas de cargas entregues para transporte ferroviário com uma carta de porte internacional direta, Conhecimento-Carta de Porte Internacional - TIF, emitida para percursos que incluem os territórios de, pelo menos, dois países.</p> <p>2. As condições de transporte serão ajustadas por entendimento direto entre as empresas ferroviárias. Considera-se, também, como transporte internacional de carga por ferrovia, submetido às disposições deste capítulo, aquele em que, estando envolvidos pelo menos dois países, parte do transporte se efetue por outros meios e sempre que os manuseios e movimentações não ferroviários sejam de responsabilidade e se realizem por conta das ferrovias em cujos países se levam a cabo essas operações.</p> <p>3. O transporte será realizado preferencialmente sob o regime de direito de passagem, respeitadas as condições de operação e segurança e a reciprocidade.</p>	

REDAÇÃO ATUAL	REDAÇÃO PROPOSTA	JUSTIFICATIVA
<p>4. Remessas menores poderão ser aceitas sempre que se cijnjam às condições e tarifas do transporte por vagão lotado, isto é, serão avaliadas pela tonelagem mínima que tenha sido estabelecida para a mercadoria, segundo as tarifas de vagão lotado, em cada uma das empresas contratantes do transporte.</p> <p>5. Constituirão exceções ao campo de aplicação deste capítulo as remessas cujas estações de origem e destino estejam situadas no território de um mesmo país e circulem por outro em trânsito, caso os países e ferroviários interessados tenham acordado não considerar tais remessas como internacionais.</p> <p>6. Este capítulo não será aplicável aos transportes regulados por Convênios Postais Internacionais.</p>	<p>4. Divergências entre as ferrovias, que não forem resolvidas com regras aplicáveis dos países transitados, serão arbitradas em conjunto pelos Organismos Nacionais Competentes com jurisdição sobre as mesmas.</p> <p>5. O transporte de cargas cujas estações de origem e de destino estejam situadas no território de um mesmo país, mas que transitem por outro país, poderá ser considerado como não internacional caso haja acordo entre os países e ferrovias interessados.</p> <p>Eliminar</p>	
<p>Artigo 38.</p> <p>1. ...</p> <p>b) Mercadorias que por suas dimensões, peso ou acondicionamento não se prestem ao transporte solicitado, em função das instalações ou do material, ainda que somente em um dos territórios do percurso.</p> <p>2. Mercadorias admitidas em determinadas condições:</p> <p>a) Mercadorias consideradas perigosas pelo menos por um dos países do percurso, quando exista acordo entre as empresas envolvidas.</p> <p>b) Os transportes funerários, os vagões de particulares que circulem sobre suas próprias rodas e os animais vivos quando, por meio de</p>	<p>Artigo 38.</p> <p>b) Mercadorias que por sua natureza, dimensões, peso ou acondicionamento não se prestem ao transporte solicitado, em função das instalações ou do material, ainda que somente em um dos territórios do percurso.</p> <p>Eliminar</p>	

REDAÇÃO ATUAL	REDAÇÃO PROPOSTA	JUSTIFICATIVA
<p>acordos entre países ou entre empresas ferroviárias, se estabelecem as condições necessárias.</p> <p>3. Esses acordos e cláusulas tarifárias deverão ser publicados e comunicados à Câmara de Compensação de Fretes, que os divulgará entre os países contratantes.</p>	<p>Eliminar</p>	
<p>Artigo 40.</p> <p>1. A unidade monetária prevista para este capítulo é o dólar norte-americano (US\$).</p> <p>2. Os usuários deverão pagar os fretes em dólares ou seu equivalente na moeda do país onde se faz o pagamento, salvo se, sob sua responsabilidade, a empresa ferroviária na qual se efetua o pagamento aceite outra moeda.</p> <p>3. As empresas ferroviárias deverão informar as cotações com base nas quais:</p> <p>a) Efetuem o câmbio de sua moeda nacional para dólares (cotação de conversão).</p> <p>b) Aceitem o pagamento em moedas estrangeiras (cotação de aceitação).</p> <p>4. Como norma geral, os fretes poderão ser pagos, parcial ou totalmente, na origem, em trânsito ou no destino, para emitir: qualquer combinação de pagamentos, com exceção das mercadorias perecíveis e daqueles cujo valor não cubra o montante dos respectivos fretes, as quais, em todos os casos, deverão ser despachadas com fretes pagos na origem. Não obstante, em caráter extraordinário, as empre-</p>	<p>Artigo 40.</p> <p>Eliminar</p> <p>Renumerar para 1</p> <p>Eliminar</p> <p>Renumerar para 2</p>	



REDAÇÃO ATUAL	REDAÇÃO PROPOSTA	JUSTIFICATIVA
<p>As ferrovias poderão exigir que os fretes e demais despesas decorrentes do transporte, relativas à circulação por suas linhas, lhes sejam pagos diretamente, determinando o período de vigência de tal circunstância.</p> <p>5. As empresas ferroviárias, de comum acordo com a Câmara de Compensação de Fretes, determinarão, mediante uma disposição complementar, a sistemática de informação aos interessados sobre as variações que se produzem no valor das moedas de cada país com respeito ao dólar.</p>	<p>Eliminar</p>	
<p>Artigo 41</p> <p>1. Dois ou mais países signatários, através de seus Órgãos de Aplicação de Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre, com a assistência da Câmara de Compensação de Fretes, poderão estabelecer disposições especiais e complementares para a execução do disposto no presente capítulo.</p> <p>2. As referidas disposições entrarão em vigor na forma estabelecida pelas leis e regulamentos de cada país, dando-se ciência de tudo à Câmara de Compensação de Fretes.</p>	<p>Artigo 41</p> <p>1. Dois ou mais países signatários, através de seus Organismos Nacionais Competentes, poderão estabelecer disposições especiais e complementares para a execução do disposto no presente capítulo.</p> <p>Eliminar</p>	
<p>Artigo 42.</p> <p>2. Utilizar-se-á, obrigatoriamente, um formulário a ser aprovado pelos Órgãos de Aplicação do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre, o qual será adotado como documento único para o tráfego internacional por ferrovia com a designação de: Conhecimento-Carta de Porte Internacional - TIF. Os dados requeridos</p>	<p>Artigo 42.</p> <p>2. Utilizar-se-á, obrigatoriamente, um formulário a ser aprovado pelos Organismos Nacionais Competentes, o qual será adotado como documento único para o tráfego internacional por ferrovia com a designação de: Conhecimento-Carta de Porte Internacional - TIF. Os dados requeridos para o preenchimento do</p>	

(110) cento e dez

REPRODUÇÃO PROIBIDA

REDAÇÃO ATUAL	REDAÇÃO PROPOSTA	JUSTIFICATIVA
<p>para o preenchimento do formulário deverão ser fornecidos pelo remetente ou pelo transportador, conforme corresponda.</p> <p>Artigo 44. 1. O remetente poderá solicitar no conhecimento-carta de porte o percurso a ser seguido, indicado os pontos ou estações fronteiriças e, quando for o caso, as estações de trânsito entre ferrovias. Não poderá indicar outros pontos e estações fronteiriças abertos ao tráfego que não constem da relação existente. Poderá designar também aquelas estações em que devam ser cumpridas as formalidades exigidas pelas alfândegas ou pelas demais autoridades administrativas, assim como aquelas em que se devam prestar cuidados especiais na expedição.</p>	<p>formulário deverão ser fornecidos pelo remetente ou pelo transportador, conforme corresponda.</p> <p>Artigo 44. 1. O remetente poderá solicitar no conhecimento-carta de porte o percurso a ser seguido, indicado os pontos ou estações fronteiriças e, quando for o caso, as estações de trânsito entre ferrovias. Poderá designar também aquelas estações em que devam ser cumpridas as formalidades exigidas pelas alfândegas ou pelas demais autoridades administrativas, assim como aquelas em que se devam prestar cuidados especiais na expedição.</p>	
<p>Artigo 52. 1. Os países signatários acordam criar uma Câmara de Compensação de Fretes, que se ocupará da compensação das contas entre as empresas ferroviárias participantes do transporte internacional.</p> <p>2. Além das funções que decorram das compensações de contas, a Câmara de Compensação de Fretes realizará todas aquelas que se indicam expressamente nas diversas disposições do presente capítulo, e, em particular:</p> <p>a) Elaborará, de comum acordo com os países signatários, as instruções especiais para as estações abertas ao tráfego internacional.</p> <p>b) Receberá as comunicações enviadas pelos</p>	<p>Artigo 52. Eliminar</p> <p>Eliminar</p>	

REDAÇÃO ATUAL	REDAÇÃO PROPOSTA	JUSTIFICATIVA
<p>países signatários e pelas empresas ferroviárias, e as transmitirá, quando couber, aos demais países signatários e empresas ferroviárias.</p> <p>c) Manterá em dia e à disposição dos interessados as listas de estações a que se refere o artigo 27, parágrafo 1, do presente capítulo.</p> <p>3. Um regulamento, estabelecido de comum acordo entre os países signatários, determinará as faculdades e atribuições da Câmara de Compensação de Fretes e a forma de financiar as despesas decorrentes do seu funcionamento.</p> <p>4. Os países signatários acordam designar a Associação Latino-Americana de Estradas de Ferro (ALAF) como órgão responsável pelos encargos e obrigações da referida Câmara.</p>	<p>Eliminar</p> <p>Eliminar</p> <p>Renumerar os artigos posteriores.</p>	
<p>Artigo 53.</p> <p>4. No caso de falta de pagamento por parte de uma das ferrovias, comprovada pela Câmara de Compensação de Fretes por solicitação de uma das ferrovias credoras, todas as demais ferrovias que tenham sido consignadas nos respectivos conhecimentos-carta de porte arcarão com os prejuízos, na proporção que determinar o Regulamento, mesmo quando não tiver recebido nem a mercadoria nem o conhecimento-carta de porte.</p> <p>Fica reservado o direito de recorrer contra a ferrovia cuja falta de pagamento tenha sido comprovada.</p>	<p>Artigo 53.</p> <p>4. No caso de falta de pagamento por parte de uma das ferrovias, todas as ferrovias credoras, consignadas nos respectivos conhecimentos-carta de porte, terão o direito de recorrer contra àquela que tiver comprovada a falta de pagamento.</p>	

3008 Anexo (211)

REDAÇÃO ATUAL	REDAÇÃO PROPOSTA	JUSTIFICATIVA
<p>Artigo 56. 3. Qualquer infração a este artigo praticada pela ferrovia poderá dar lugar a uma ação de reparação do dano causado.</p>	<p>Eliminar</p>	
<p>Artigo 57. A aplicação do presente capítulo não modificará as disposições vigentes dos convênios bilaterais que existam entre as empresas ferroviárias.</p>	<p>Artigo 57. A aplicação do presente capítulo não significa restrição a facilidades operacionais que as empresas ferroviárias estabeleçam entre si.</p>	

(113) C'Endo 42809

ANEXO XI
Propostas da Delegação da Argentina para
o Transporte Ferroviário

(114) cento e nove

TEMAS A TRATAR
PROPUESTA DE LA DELEGACIÓN ARGENTINA

- MARCO REGULATORIO:
 - Normas vigentes
 - Compatibilización
 - Tratamiento de las cargas transportadas
 - Sistema de control aduanero

- MARCO OPERATIVO:
 - Propuesta Red de Integración Ferroviaria (RIF)
 - Reconocimiento de los corredores ferroviarios con sus respectivas conexiones fronterizas
 - Estado de la infraestructura ferroviaria de los corredores prioritarios de cada país
 - Sistema operativo de cada país (Pertenece al estado o concesionado a una empresa)

- MARCO DE MODALIDADES DE FACILITACIÓN FINANCIERA PARA LOS ESTUDIOS:
 - Estudios que los países participantes estimen necesarios para la materialización y la operatividad de los servicios
 - Financiamiento

(115) Ciento CINCE

INSTRUCTIVO SOBRE DOCUMENTACIÓN A SOLICITAR
PROPUESTA DE LA DELEGACIÓN ARGENTINA

A partir de la selección de los corredores ferroviarios prioritarios para cada país con sus respectivas conexiones fronterizas que integrarán la Red de Integración Ferroviaria se solicita información al respecto, la misma se encuentra dividida en los siguientes aspectos:

RAMAL: Se indicará nombre del Ramal, extensión en kilómetros y trocha (en mm). En caso de ser ramal bitrocha informar sobre ambas.

ESTADO: Informará en función del estado de la infraestructura de vías, (rieles, durmientes, balasto, etc). Debe clasificarse entre:

M (malo): Cuando exista un visible estado de putrefacción en sus durmientes, o su volumen se haya alterado en alguna de sus dimensiones en forma notable. Como así también más de un 50% de desgaste del perfil original del hongo – cabeza del riel; y signos de descascaramiento de banda de rodadura u otras anomalías semejantes. Además su balasto deberá presentar un grado de contaminación tal que no actúe como elemento elástico, geometría original totalmente distorsionada, tamaño de sus componentes completamente disminuidos y/o marcada eliminación de aristas, y sus fijaciones presenten un grado de corrosión, torceduras o fatiga del material que pueda ser detectada a simple vista, impliquen la necesidad de su inmediato reemplazo por la ineficacia de su función.

R (regular): Cuando por el paso del tiempo, el volumen de sus durmientes haya disminuido en un porcentaje próximo al 30% y no presente rajaduras profundas que comprometan su capacidad portante. Como así también hasta un 50% de desgaste del perfil original del hongo – cabeza del riel. Además su balasto deberá presentar un grado de contaminación tal que permita que las funciones para las cuales fue construido puedan realizarse hasta en un 50%, no presentar una deformación en su geometría original que le impida sus funciones primordiales y conservar hasta el 50% de los componentes con sus características originales, y sus fijaciones presenten un grado de corrosión o cambio en su geometría original que implique su pronto reemplazo.

B (bueno): Cuando no presente signos de putrefacción y el volumen de sus durmientes mantenga las dimensiones originales, como así también hasta un 20% de desgaste del perfil original del hongo – cabeza del riel. Además, el balasto deberá presentar a lo sumo un bajo grado de contaminación, preservar las dimensiones de su geometría original y conservar en un alto porcentaje las características de tamaño y forma originales de sus componentes y sus fijaciones no presenten estado de corrosión importante y mantengan su geometría original.

EN OPERACIÓN: Indicará si el ramal se encuentra operando en la actualidad. En caso de no estar en operación comunicar fecha de cese de actividades.

FFCC: Nombre del ferrocarril o empresa que opera el ramal.

CONCESIÓN: Indica si el ramal pertenece al Estado Nacional o está concesionado a una empresa.

CONEXIÓN: Informará sobre las principales localidades que une el ramal y la conectividad que el mismo tenga con otros países.

(117) ciento diez y siete



SGT - 5 - TRANSPORTES
João Pessoa, 27, 28 e 29/10/2010

MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

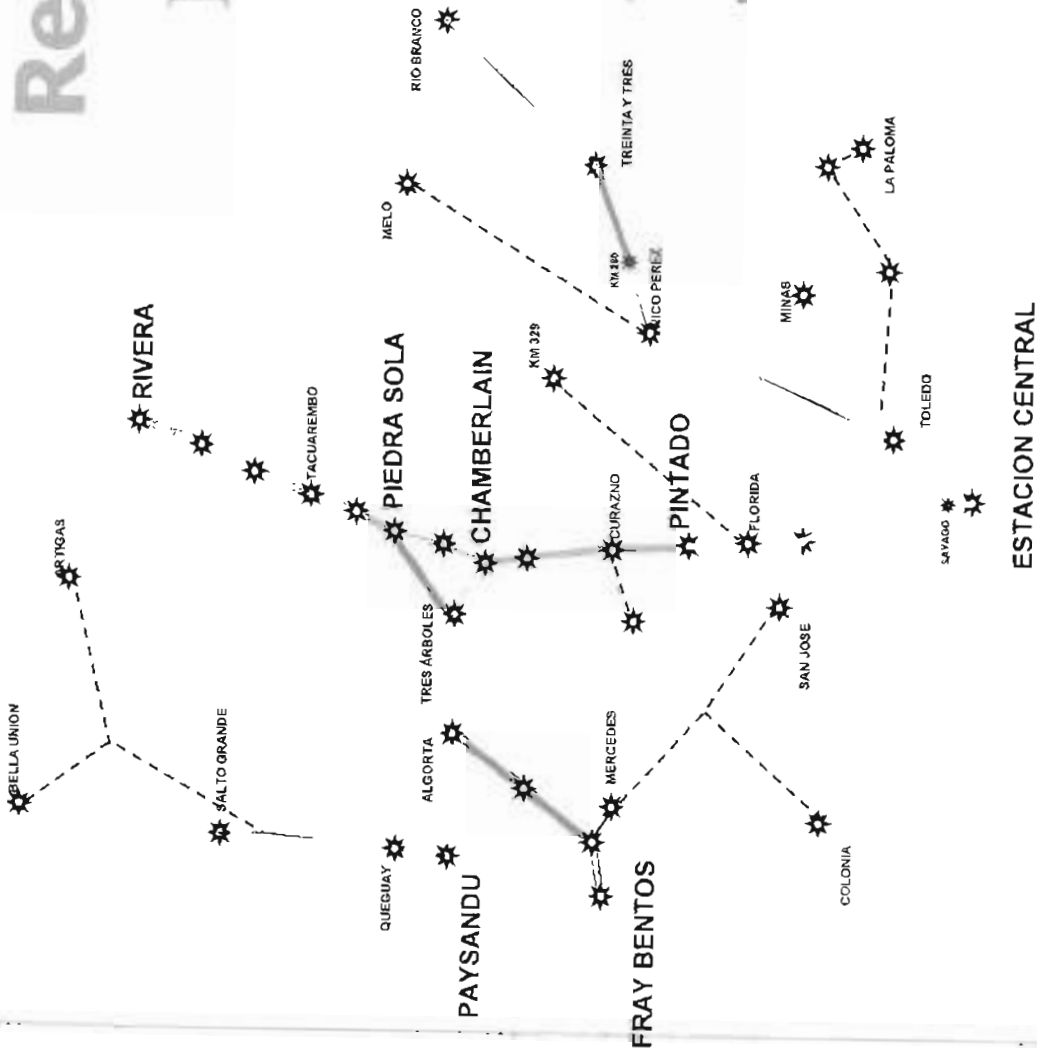
XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 "TRANSPORTES"

ANEXO XIII
Malha Ferroviária do Uruguai e Programa de Investimentos

(119) cento e nove

Red FERROVIARIA

Estado de las vías



Trabajo en Ejecución

Estado crítico de la vía

Estado regular de la vía

Estado aceptable de la vía

--- Vía fuera de uso

Objetivos estratégicos

- Rehabilitación de 1234 km de vía del 1011 al 2015
 - **Trabajos ya en ejecución: Pintado – Rivera 422 km**
 - **Trabajos a realizar en situaciones críticas de vías:**
 - ✦ Algorta – Fray Bentos – 141 km
 - ✦ Piedra Sola – Tres Árboles – 58 km
 - ✦ Zapican km 260 a Treinta y Tres – 74 km

Objetivos estratégicos

✦ **Trabajos a realizar en vías de estado regular:**

- Toledo – Nico Pérez – 205 km
- Queguay – Salto – 81 km

✦ **Reforzamiento de puentes entre Chamberlain – Algorta, Queguay – Salto de 14 a 18 T/e**

Objetivos estratégicos

★ **Vías en estado aceptable con falta de durmientes:**

- Chamberlain – Algorta – 120 km
- Algorta – Paysandú – Queguay – 101 km
- Treinta y Tres – Río Branco – 123 km
- Sayago – Minas – 117 km
- Central – Pintado – San José – 179 km

Renovación de vías

Renovar en el quinquenio 1650 km a 40 k/h

Unificar rieles dejando de 80 y 100 lbs

Pintado a Rivera: 422 km – trabajo en ejecución

Desde Pintado a Chamberlain: se mantienen rieles de 80 lbs

Desde Chamberlain a Rivera se cambian rieles por los de 100 lbs

Trabajos a realizar

Chamberlain – Algorta: 120 km

Cambio de rieles: desde el km 308 al 334,700 = 26 km 700 m
y desde el km 345 al 355 = 10 km

Reforzamiento de puentes: 14 a 18 T/E

Algorta – Paysandu – Queguay: 101 km

Rieles de 80 lbs mantenerlo – colocar durmientes nuevos y balasto

Queguay – Salto: 81 km

Cambio de rieles

Reforzamiento de puentes

Durmientes

balasto

Ramal Fray Bentos

Algorta – Fray Bentos: 141 km

Cambio de rieles

Colocación de durmientes

Balasto

Apisonamiento y levantamiento de piso

Ramal Piedra Sola

Piedra Sola – Tres Arboles: 58 km

Cambio de rieles

Colocación de durmientes

Balasto

Apisonamiento y levantamiento de piso

Línea Rio Branco

Toledo – Nico Perez: 205 km. Cambio de rieles

Nico Perez del km 230 a km 260 los rieles de 80 lbs se mantienen

Del km 260 al 334 en Treinta y Tres colocar rieles 80 lbs

Durmientes y balasto.

Del km 334 en Treinta y Tres al km 457 en Rio Branco mantener rieles, colocar durmientes, balasto y reforzar puentes

Línea Rivera

De central a Pintado: 145 km

Rieles 100 lbs

Colocar durmientes y algo de balasto

Línea Mercedes

25 de Agosto – San José: 34 km

Rieles de 80 lbs mantenerlo

Colocar durmientes y balasto

Línea Minas

Toledo – Minas: 105 km

Rieles de 80 y 100 lbs mantenerlos

Agregar durmientes y balasto

Total de km de via a reparar

Kilómetros	Tramo
58	Tres Arboles – Piedra Sola
449	Sayago – Rio Branco
105	Toledo – Minas
179	Central – Pintado – San José
120	Chamberlain – Algorta
101	Algorta – Queguay
81	Queguay – Salto
141	Algorta – Fray Bentos
Total 1234 km	

Cambio de rieles

Tramo	Kilómetros
Tres Arboles – Piedra Sola	58
Fray Bentos	141
Queguay – Salto	81
Toledo – Nico Perez	205
	Total 485 km

Para el cambio de los 36 km entre Chamberlain y Algorta hay rieles. Para complementar el cambio de Nico Perez a Treinta y Tres se llevan rieles producidos entre Paso de los Toros y Chamberlain.



MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 “TRANSPORTES”

ANEXO XIV
Proposta da Delegação da Argentina para o Transporte Ferroviário e
Diagnóstico de Corredores Ferroviários Internacionais Brasileiros.

(127) cento vinte e sete

TEMAS A TRATAR
PROPUESTA DE LA DELEGACIÓN ARGENTINA

- MARCO REGULATORIO:
 - Normas vigentes
 - Compatibilización
 - Tratamiento de las cargas transportadas
 - Sistema de control aduanero

- MARCO OPERATIVO:
 - Propuesta Red de Integración Ferroviaria (RIF)
 - Reconocimiento de los corredores ferroviarios con sus respectivas conexiones fronterizas
 - Estado de la infraestructura ferroviaria de los corredores prioritarios de cada país
 - Sistema operativo de cada país (Pertenece al estado o concesionado a una empresa)

- MARCO DE MODALIDADES DE FACILITACIÓN FINANCIERA PARA LOS ESTUDIOS:
 - Estudios que los países participantes estimen necesarios para la materialización y la operatividad de los servicios
 - Financiamiento

INSTRUCTIVO SOBRE DOCUMENTACIÓN A SOLICITAR
PROPUESTA DE LA DELEGACIÓN ARGENTINA

A partir de la selección de los corredores ferroviarios prioritarios para cada país con sus respectivas conexiones fronterizas que integrarán la Red de Integración Ferroviaria se solicita información al respecto, la misma se encuentra dividida en los siguientes aspectos:

RAMAL: Se indicará nombre del Ramal, extensión en kilómetros y trocha (en mm). En caso de ser ramal bitrocha informar sobre ambas.

ESTADO: Informará en función del estado de la infraestructura de vías, (rieles, durmientes, balasto, etc). Debe clasificarse entre:

M (malo): Cuando exista un visible estado de putrefacción en sus durmientes, o su volumen se haya alterado en alguna de sus dimensiones en forma notable. Como así también más de un 50% de desgaste del perfil original del hongo – cabeza del riel; y signos de descascaramiento de banda de rodadura u otras anomalías semejantes. Además su balasto deberá presentar un grado de contaminación tal que no actúe como elemento elástico, geometría original totalmente distorsionada, tamaño de sus componentes completamente disminuidos y/o marcada eliminación de aristas, y sus fijaciones presenten un grado de corrosión, torceduras o fatiga del material que pueda ser detectada a simple vista, impliquen la necesidad de su inmediato reemplazo por la ineficacia de su función.

R (regular): Cuando por el paso del tiempo, el volumen de sus durmientes haya disminuido en un porcentaje próximo al 30% y no presente rajaduras profundas que comprometan su capacidad portante. Como así también hasta un 50% de desgaste del perfil original del hongo – cabeza del riel. Además su balasto deberá presentar un grado de contaminación tal que permita que las funciones para las cuales fue construido puedan realizarse hasta en un 50%, no presentar una deformación en su geometría original que le impida sus funciones primordiales y conservar hasta el 50% de los componentes con sus características originales, y sus fijaciones presenten un grado de corrosión o cambio en su geometría original que implique su pronto reemplazo.

B (bueno): Cuando no presente signos de putrefacción y el volumen de sus durmientes mantenga las dimensiones originales, como así también hasta un 20% de desgaste del perfil original del hongo – cabeza del riel. Además, el balasto deberá presentar a lo sumo un bajo grado de contaminación, preservar las dimensiones de su geometría original y conservar en un alto porcentaje las características de tamaño y forma originales de sus componentes y sus fijaciones no presenten estado de corrosión importante y mantengan su geometría original.

EN OPERACIÓN: Indicará si el ramal se encuentra operando en la actualidad. En caso de no estar en operación comunicar fecha de cese de actividades.

FFCC: Nombre del ferrocarril o empresa que opera el ramal.

CONCESIÓN: Indica si el ramal pertenece al Estado Nacional o está concesionado a una empresa.

CONEXIÓN: Informará sobre las principales localidades que une el ramal y la conectividad que el mismo tenga con otros países.



SGT - 5 - TRANSPORTES
 João Pessoa, 27. 28 e 29/10/2010

MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 "TRANSPORTES"

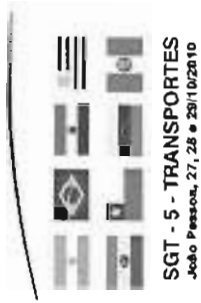
CORREDOR FERROVIÁRIO BIOCEÂNICO CAPRICÓRNIO

(Paranáguá - Foz do Iguaçu - Corrientes - Salta - Antofagasta)

INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA

PAÍS: BRASIL											
RAMAL (Trecho)	EXTENSÃO (km)	TROCHA/ BITOLA (mm)	ESTADO			EM OPERAÇÃO	FFCC (Empresa que opera)	CONCESSÃO	CONEXÃO	COMENTÁRIOS	
			M	R	B						
Paranáguá - Morretes	40,756	1000			X	Sim	ALLMS	Sim			
Morretes - Pinhais	61,361	1000			X	Sim	ALLMS	Sim			
Pinhais - Araucária	30,083	1000			X	Sim	ALLMS	Sim			
Araucária - Eng. Bley	38,171	1000			X	Sim	ALLMS	Sim			
Eng. Bley - Desvio Ribas	54,199	1000			X	Sim	ALLMS	Sim			
Desvio Ribas - Eng. Gutierrez	117,705	1000			X	Sim	ALLMS	Sim			
Eng. Gutierrez - Guarapuava	138,925	1000			X	Sim	ALLMS	Sim			
Guarapuava - Cascavel	248,1	1000			X	Sim	Ferroeste	Sim			
Cascavel - Foz do Iguaçu	X	X	X	X	X	X	X	X	Conexão com Argentina/Paraguai	Este trecho ainda não foi construído	

(132) cento e trinta e dois



MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 "TRANSPORTES"

CORREDOR FERROVIÁRIO INTERNACIONAL BRASIL-URUGUAI

(Montevidéo - Rivera - Rio Grande)

INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA

PAÍS: BRASIL

RAMAL (Trecho)	EXTENSÃO (km)	TROCHA/ BITOLA (mm)	ESTADO		EM OPERAÇÃO	FFCC (Empresa que opera)	CONCESSÃO	CONEXÃO	COMENTÁRIOS
			M	R B					
Rio Grande - Pelotas	51,1	1000		X	Sim	ALLMS	Sim		
Pelotas - Bagé	168,4	1000		X	Sim	ALLMS	Sim		
Bagé - Cacequi	252,6	1000		X	Sim	ALLMS	Sim		
Cacequi - Entroncamento	10,8	1000		X	Sim	ALLMS	Sim		
Entroncamento - Santana do Livramento	155,791	1000	X		Não	ALLMS	Sim	Sim	Conexão com Rivera/Uruguai

(133) cento e trinta e três



MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 "TRANSPORTES"

CORREDOR FERROVIÁRIO BIOCEÂNICO CENTRAL

(Santos - São Paulo - Corumbá - Santa Cruz de La Sierra - La Paz - Arica)

INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA

PAÍS: BRASIL

RAMAL (Trecho)	EXTENSÃO (km)	TROCHA/ BITOLA (mm)	ESTADO		EM OPERAÇÃO	FFCC (Empresa que opera)	CONCESSÃO	CONEXÃO	COMENTÁRIOS
			M	R B					
Santos - Mairinque	165	1600 / 1000		X	Sim	ALLMP	Sim		
Mairinque - Bauru	319,69	1000		X	Sim	ALLMO	Sim		
Bauru - Campo Grande	840	1000		X	Sim	ALLMO	Sim		
Campo Grande - Corumbá	459	1000		X	Sim	ALLMO	Sim	Sim	Bolívia

(134) cento e trinta e quatro



SGT - 5 - TRANSPORTES
 João Pessoa, 27, 28 e 29/10/2010

MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 "TRANSPORTES"

CORREDOR FERROVIÁRIO MERCOSUL

(São Paulo - Eng. Bley - Santa Maria - Uruguaiana - Buenos Aires)

INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA

PAÍS: BRASIL

RAMAL (Trecho)	EXTENSÃO (km)	TROCHA/ BITOLA (mm)	ESTADO			EM OPERAÇÃO	FFCC (Empresa que opera)	CONCESSÃO	CONEXÃO	COMENTÁRIOS
			M	R	B					
Mairinque - Iperó	71,0	1000			X	Sim	ALLMO	Sim		
Iperó - Pinhalzinho	280,0	1000			X	Sim	ALLMS	Sim		
Pinhalzinho - Uvaranas	129,0	1000			X	Sim	ALLMS	Sim		
Uvaranas - Eng. Bley	80,0	1000			X	Sim	ALLMS	Sim		
Eng. Bley - Mafra	64,0	1000			X	Sim	ALLMS	Sim		
Mafra - Lages	293,0	1000			X	Sim	ALLMS	Sim		
Lages - Roca Sales	312,0	1000			X	Sim	ALLMS	Sim		
Roca Sales - General Luz	83,0	1000			X	Sim	ALLMS	Sim		
General Luz - Santa Maria	285,0	1000			X	Sim	ALLMS	Sim		
Santa Maria - Cacequi	111,0	1000			X	Sim	ALLMS	Sim		
Cacequi - Uruguaiana	261,0	1000			X	Sim	ALLMS	Sim	Sim	Conexão com Argentina

(135) cento e trinta e cinco



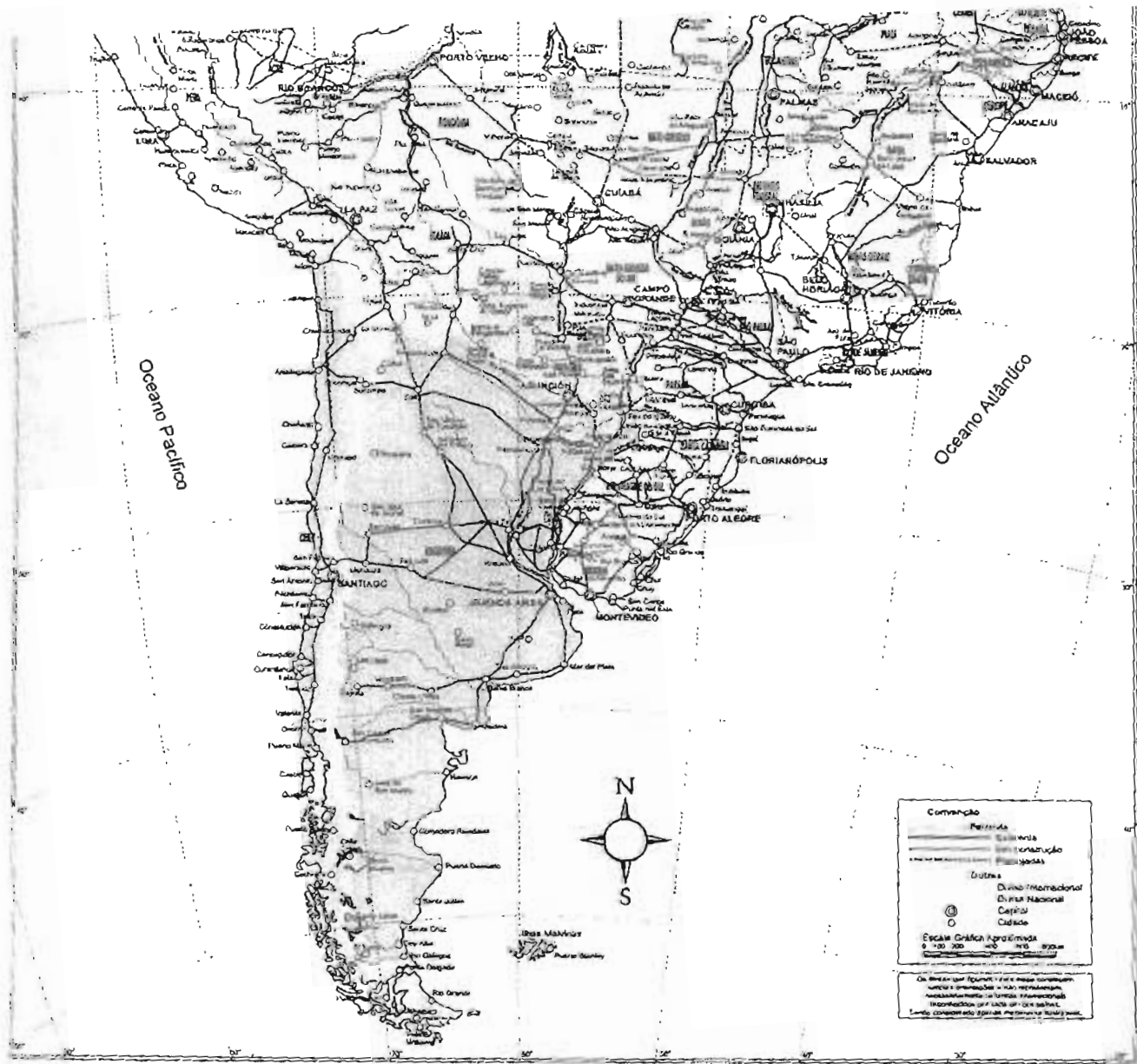
SGT - 5 - TRANSPORTES
JOÃO PESSOA, 27, 28 e 29/10/2010

MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 “TRANSPORTES”

ANEXO XV
Sistema Sul Americano de Transportes – Principais Ligações Ferroviárias e
Plano de Expansão da Malha Ferroviária Brasileira.

(136) Anexo Feito y SOS

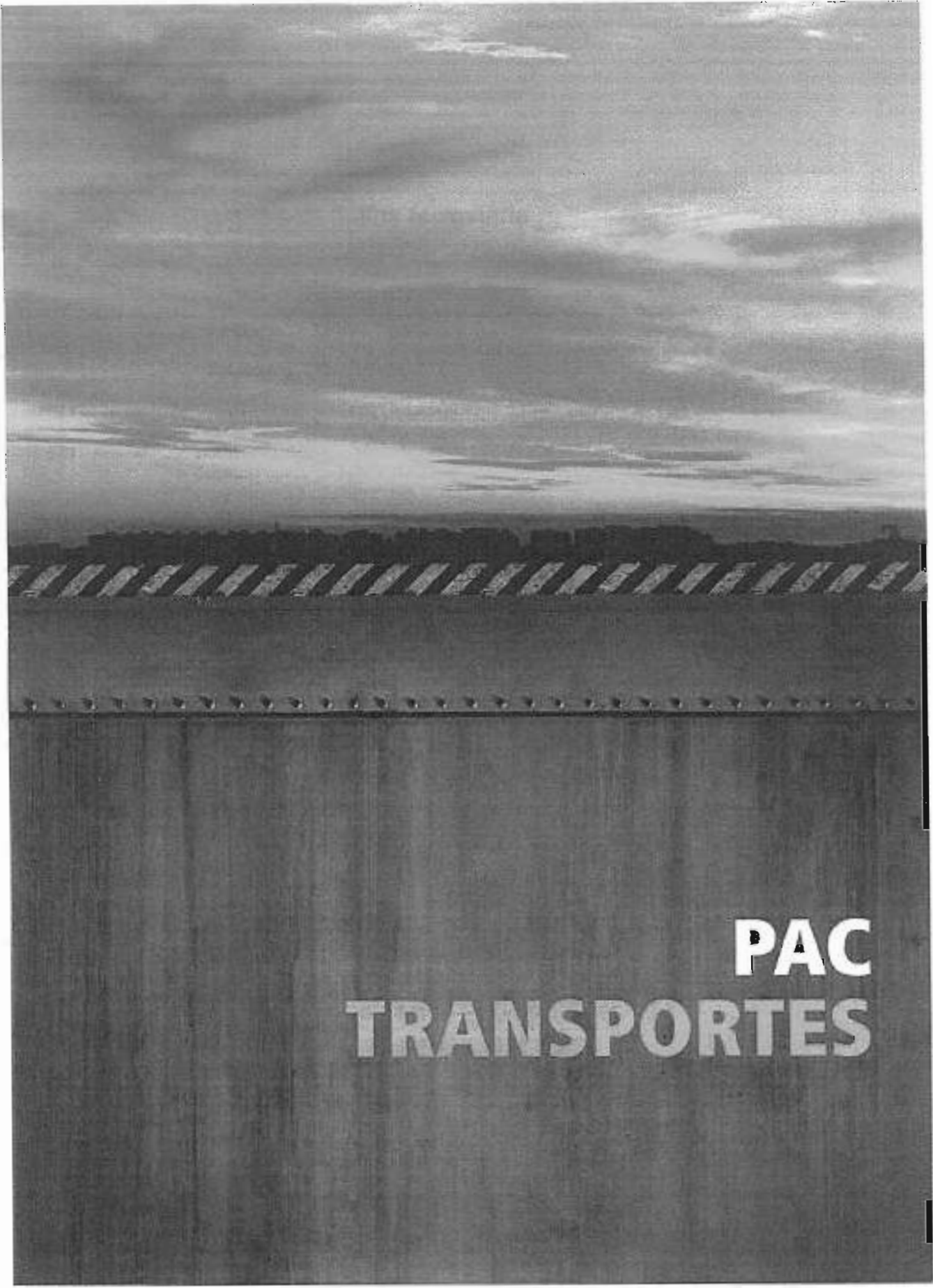


(137) Centro de la y 8/8/82



CONVENÇÃO

	Serviço Estiva Logística do Brasil S.A. - ALL Malha Sul
	Corredor Ferroviário Rio Grande-Basileiro
	ALL Malha Norte
	ALL Malha Centro
	ALL Malha Paulista
	CFMV - Corredor FERROESTE
	Corredor Ferroviário Rio Grande Central
	Corredor Ferroviário Internacional Brasil-Uruguai



PAC
TRANSPORTES

(139) cento 424 y 20809

FERROVIAS – DIRETRIZES

Expansão da malha ferroviária

Construção de ferrovias de bitola larga



- Desenvolvimento de moderno sistema ferroviário integrado e de alta capacidade
- Ligação de áreas de produção agrícola e mineral aos portos, indústrias e mercado consumidor

REVISÃO DO MODELO REGULATÓRIO

- Criar ambiente competitivo no transporte de cargas
- Incentivar a utilização plena da capacidade da infraestrutura
- Estimular novos investimentos

ESTUDOS E PROJETOS PARA INTEGRAÇÃO MULTIMODAL

- Garantir carteira de projetos para ampliação e melhor utilização da malha ferroviária, integrada aos demais modais de transporte

FERROVIAS – DIRETRIZES

Trens de Alta Velocidade – Estudos de viabilidade

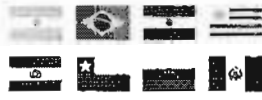
- São Paulo/SP-Curitiba/PR
- Campinas/SP-Triângulo Mineiro
- Campinas/SP-Belo Horizonte/MG



- Conexão dos principais centros urbanos do País, proporcionando melhorias de mobilidade, conforto, tempo e segurança

Investimento – R\$ 46 bilhões

EMPREENDIMENTO	KM
Expansão	4.696
Estudos	2.985
TAV	1.991



SGT - 5 - TRANSPORTES
João Pessoa, 27, 28 e 29/10/2010

MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 "TRANSPORTES"

ANEXO XVI
Sistema Básico de Infraestrutura Multimodal do Paraguai

(142) cento e quarenta e dois



PARAGUAY
TODOS
Y TODAS



MINISTERIO
DE OBRAS PÚBLICAS
Y COMUNICACIONES

Presidencia de la Intendencia
del Paraguay

Viceministerio de Transporte

Comisión Interinstitucional para la gestión del Transporte Ferroviario



El transporte es una integración
eficiente en el transporte y la
logística regional

26 de octubre de 2010

Objetivos estratégicos del MOPC

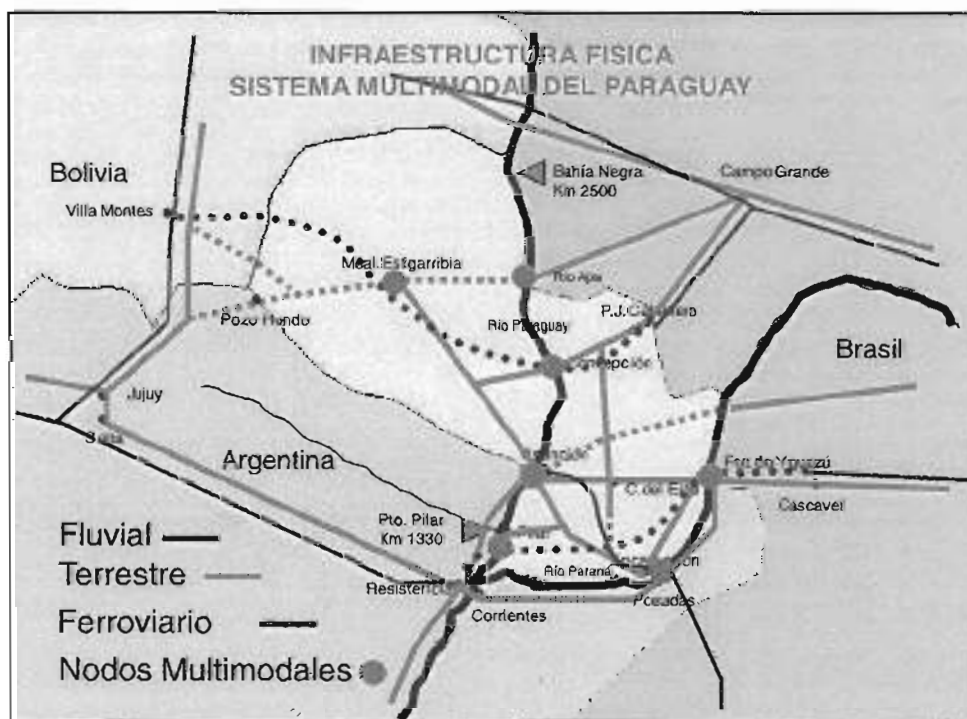
2008-2013

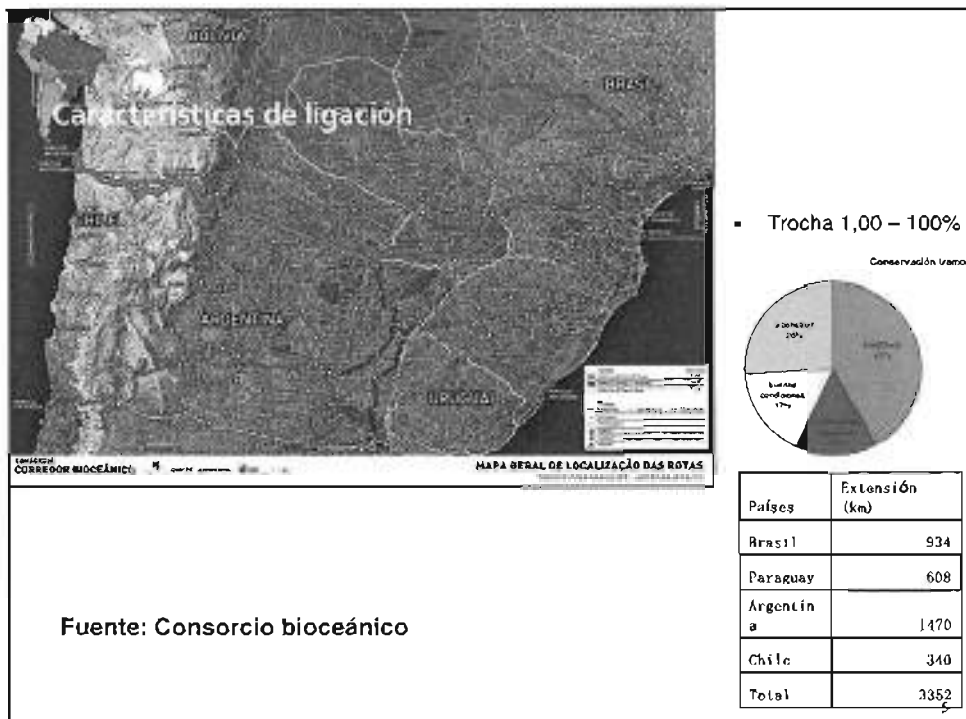
1. Incrementar la inversión en infraestructura a por lo menos un 5% del Producto Interno Bruto.
2. Mejorar la calidad y mantener apropiadamente la infraestructura actual
3. Desarrollar el Plan Nacional de Infraestructura con horizonte al año 2030.
4. Implementar un nuevo modelo de gestión que incorpore la participación del sector privado y los gobiernos subnacionales en el financiamiento, la inversión, la operación y el mantenimiento de la infraestructura.



Institucionalidad

- El Viceministerio de Transporte como factor coadyuvante en el diseño de políticas del sector; solicitó la constitución de la **Comisión Interinstitucional** que fuera creada recientemente, con aval del MOPC
- Por Resolución ministerial la coordinación general de dicho órgano se halla asignada al Viceministro de Transporte, encargado de coordinar todo aquello que por su naturaleza, transversalidad institucional sean necesarios darles mayor cobertura en materia gestiones, seguimiento, priorización, para su ejecución.
- También facilitará enlances necesarios para procedimientos o protocolos interpoderes necesarios para su implementación.





Antecedentes y Objeto del estudio

En el marco del acuerdo de cooperación y asistencia técnica vigente entre Ferrocarriles del Paraguay –FEPASA- y Benito Roggio Transporte – BRT -.

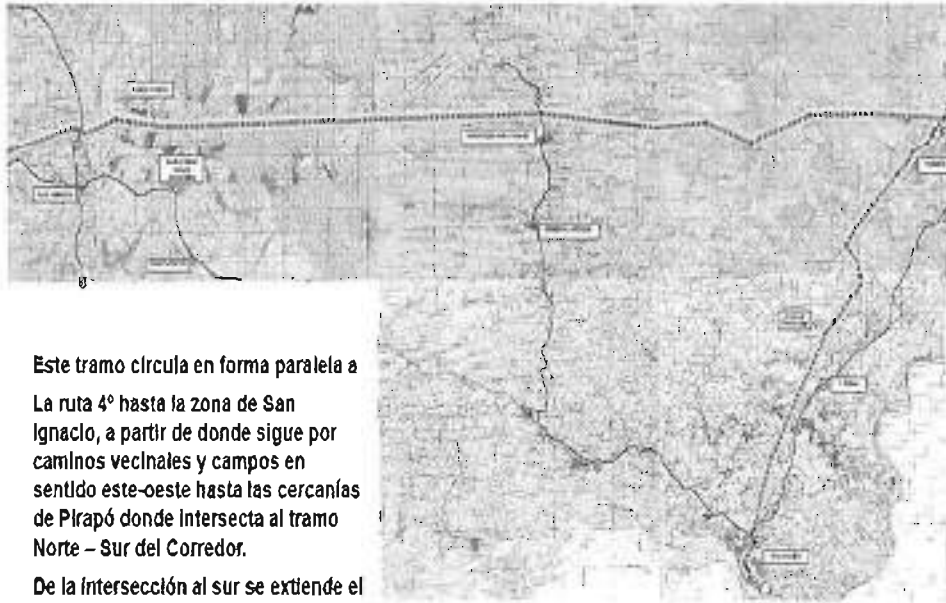
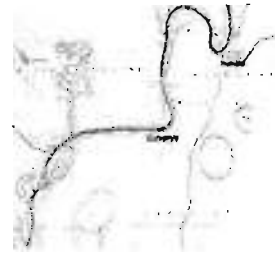
Se ha realizado un estudio preliminar con el objeto de evaluar la factibilidad técnica de los posibles trazados dentro del Paraguay que pudieran conformar el Ferrocarril Bioceánico para unir el Atlántico con el Pacífico.

Para estudio se han contemplado las premisas brindadas por las autoridades del Paraguay, entre otras:

- Incluir en el trazado el Nodo María Auxiliadora (zona productiva).
- Cruce desde Argentina en la zona de Pilar.
- Cruce hacia Brasil en la zona de Pto. Franco/ Ciudad del Este.
- Donde sea factible circular en foma paralela a las Rutas y caminos existentes (4ª y 6ª).

Y criterios técnicos que hacen a este tipo de tráfico

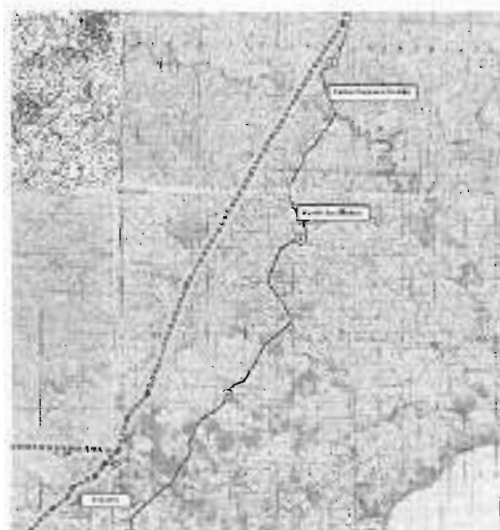
Este tramo inicia en el llamado nodo Pilar , si bien del relevamiento surge a-priori como punto de cruce la ciudad de Humaita (aproximadamente 37 km al sur de Pilar). El punto exacto de cruce se definirá entre ambos países y luego requerirá un estudio específico para la elección de la ubicación exacta del puente Internacional



Este tramo circula en forma paralela a La ruta 4° hasta la zona de San Ignacio, a partir de donde sigue por caminos vecinales y campos en sentido este-oeste hasta las cercanías de Pirapó donde intersecta al tramo Norte - Sur del Corredor.

De la intersección al sur se extiende el ramal hasta Encarnación - aprox. 71 km -

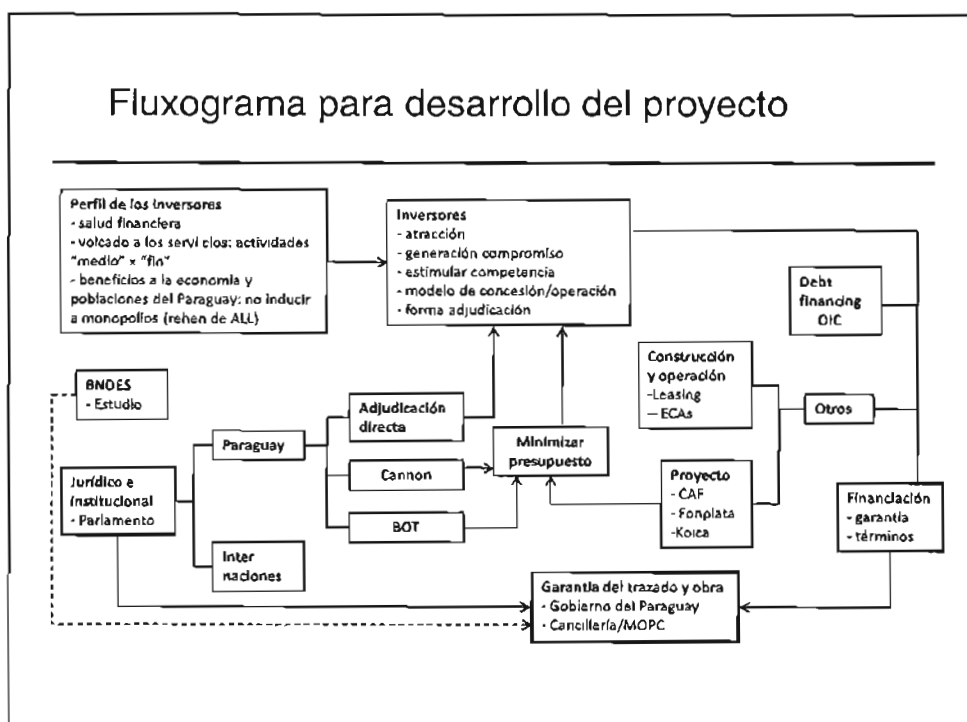
Analisis de la traza: Nodo Pirapó – Tomás Romero Pereira



Este tramo tiene su origen a nivel del distrito de Pdte. Franco, donde se halla pendiente la construcción del 2º Puente entre Paraguay y Brasil, que debería contemplar el modal ferroviario

Analisis de la traza: Encarnación Traza de Salida





Muchas gracias



SGT - 5 - TRANSPORTES
João Pessoa, 27, 28 e 29/10/2010

MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 "TRANSPORTES"

ANEXO XVII
Legislação Aplicada ao Transporte Ferroviário

(149) C'ento curvada y NUEVE



SGT - 5 - TRANSPORTES
João Pessoa, 27, 28 e 29/10/2010

MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 "TRANSPORTES"

IDENTIF.	DATA	EMENTA
<u>LEI</u> 8.987/1995	13/02/1995	DISPÕE SOBRE O REGIME DE CONCESSÃO E PERMISSÃO DA PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS PREVISTO NO ART. 175 DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL, E DA OUTRAS PROVIDÊNCIAS.
<u>LEI</u> 9.491/1997	09/09/1997	ALTERA PROCEDIMENTOS RELATIVOS AO PROGRAMA NACIONAL DE DESESTATIZAÇÃO, REVOGA A LEI Nº 8.031, DE 12 DE ABRIL DE 1990, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.
<u>DECRETO</u> 2.594/1998	15/05/1998	REGULAMENTA A LEI Nº 9.491, DE 9 DE SETEMBRO DE 1997, QUE DISPÕE SOBRE O PROGRAMA NACIONAL DE DESESTATIZAÇÃO E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.
<u>LEI</u> 10.233/2001	05/06/2001	DISPÕE SOBRE A REESTRUTURAÇÃO DOS TRANSPORTES AQUAVIÁRIO E TERRESTRE, CRIA O CONSELHO NACIONAL DE INTEGRAÇÃO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE, A AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES, A AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS E O DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.
<u>LEI</u> 11.079/ /2004	30/12/2004	INSTITUI NORMAS GERAIS PARA LICITAÇÃO E CONTRATAÇÃO DE PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA NO ÂMBITO DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA.
<u>DECRETO</u> 5.977/2006	1º/12/2006	REGULAMENTA O ART. 3º, CAPUT E § 1º, DA LEI Nº 11.079, DE 30 DE DEZEMBRO DE 2004, QUE DISPÕE SOBRE A APLICAÇÃO, ÀS PARCERIAS PÚBLICO-PRIVADAS, DO ART. 21 DA LEI Nº 8.987, DE 13 DE FEVEREIRO DE 1995, E DO ART. 31 DA LEI Nº 9.074, DE 7 DE JULHO DE 1995, PARA APRESENTAÇÃO DE PROJETOS, ESTUDOS, LEVANTAMENTOS OU INVESTIGAÇÕES, A SEREM UTILIZADOS EM MODELAGENS DE PARCERIAS PÚBLICO-PRIVADAS NO ÂMBITO DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA FEDERAL, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.
<u>DEC</u> 1.832/1996	04/03/1996	APROVA O REGULAMENTO DOS TRANSPORTES FERROVIÁRIOS.



SGT - 5 - TRANSPORTES
João Pessoa, 27, 28 e 29/10/2010

MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 "TRANSPORTES"

IDENTIF.	DATA	EMENTA
<u>LEI</u> 8.987/1995	13/02/1995	DISPÕE SOBRE O REGIME DE CONCESSÃO E PERMISSÃO DA PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS PREVISTO NO ART. 175 DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL, E DA OUTRAS PROVIDÊNCIAS.
<u>LEI</u> 9.491/1997	09/09/1997	ALTERA PROCEDIMENTOS RELATIVOS AO PROGRAMA NACIONAL DE DESESTATIZAÇÃO, REVOGA A LEI Nº 8.031, DE 12 DE ABRIL DE 1990, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.
<u>DECRETO</u> 2.594/1998	15/05/1998	REGULAMENTA A LEI Nº 9.491, DE 9 DE SETEMBRO DE 1997, QUE DISPÕE SOBRE O PROGRAMA NACIONAL DE DESESTATIZAÇÃO E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.
<u>LEI</u> 10.233/2001	05/06/2001	DISPÕE SOBRE A REESTRUTURAÇÃO DOS TRANSPORTES AQUAVIÁRIO E TERRESTRE, CRIA O CONSELHO NACIONAL DE INTEGRAÇÃO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE, A AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES, A AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS E O DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.
<u>LEI</u> 11.079/2004	30/12/2004	INSTITUI NORMAS GERAIS PARA LICITAÇÃO E CONTRATAÇÃO DE PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA NO ÂMBITO DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA.
<u>DECRETO</u> 5.977/2006	1º/12/2006	REGULAMENTA O ART. 3º, CAPUT E § 1º, DA LEI Nº 11.079, DE 30 DE DEZEMBRO DE 2004, QUE DISPÕE SOBRE A APLICAÇÃO, ÀS PARCERIAS PÚBLICO-PRIVADAS, DO ART. 21 DA LEI Nº 8.987, DE 13 DE FEVEREIRO DE 1995, E DO ART. 31 DA LEI Nº 9.074, DE 7 DE JULHO DE 1995, PARA APRESENTAÇÃO DE PROJETOS, ESTUDOS, LEVANTAMENTOS OU INVESTIGAÇÕES, A SEREM UTILIZADOS EM MODELAGENS DE PARCERIAS PÚBLICO-PRIVADAS NO ÂMBITO DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA FEDERAL, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.
<u>DEC</u> 1.832/1996	04/03/1996	APROVA O REGULAMENTO DOS TRANSPORTES FERROVIÁRIOS.

(151) C/Estado 01/04/2010

ANEXO XVIII
Dicionário de Dados

(152) *oculto* *exceder* *y* *2023*

Empresas - Transporte de Cargas

Nome	Descrição	Comentário	Obrigatório	Mant.	Null?	Type	Size	Range	Table Auxiliar
NOME DA EMPRESA	Nome da identificação da Empresa				NO	varchar	150		
PAIS_DE_ORIGEM	País de Origem da Empresa				NO	char	2		TAB_PAIS
REGISTRO_FISCAL	Identificação Fiscal da empresa no País de Origem				NO	char	14		
TENDEREÇO	Endereço (endereço legal)		Sim						
NUMERO	Numero (endereço legal)		Sim						
COMPLEMENTO	Complemento (endereço legal)		Não						
CODIGO_POSTAL	Código Postal (endereço legal)		Sim						
CIDADE	Cidade (endereço legal)		Sim						
PAIS_OUTORGA_LIC	País que outorga a licença				NO	char	2		TAB_PAIS
AUT_OUTORGA_LIC	Autoridade que outorga a licença				NO	char	2		TAB_PAIS
LICENÇA	Numero da Licença				NO	varchar	20		
TIPO_LIC	Tipo de licença	Ocasional, Complementar, Originário			NO	char	20		TAB_LICENÇA
NAT_TRANSF	Natureza do Transporte	Carga, Passageiros			NO	varchar	20		TAB_TRANSPORTE
MODALIDADE_DE_TRAFEGO	Modalidade de Tráfego a efetuar				NO	char	2		TAB_MOD_TRAFEGO
ORIGEM	País de origem de tráfego	País que emite a licença originária			NO	char	2		TAB_PAIS
DESTINO	País de destino de tráfego	País que emite a licença complementar de destino			NO	char	2		TAB_PAIS
PAIS_TRANSITADO	Tráfego para o qual o veículo está autorizado (3o. País)				YES	char	3		TAB_PAIS
DATA_LICENÇA	Data de concessão da licença				NO	datetime	8		
VIGENCIA	Data de vigência da Licença				NO	datetime	8		
REPRES_LEGAL	Representante legal no país onde se complementa a licença				YES	varchar	150		
REGISTRO_FISCAL_REPRES	Identificação Fiscal do Representante Legal				YES	char	14		
DOM_LEGAL_REPRES	Domicílio legal do Representante Legal				YES	char	2		TAB_PAIS
LICENÇA_ORIGINARIA	Numero da Licença Originária quando se Complementa				YES	varchar	20		
VENCIMENTO_LEGAL	Data de vencimento da procuração do Representante Legal (Poder)				YES	datetime	8		
TIPO_CARGA	Tipo de carga a ser transportada	Viagem Ocasional, Própria			YES	varchar	150		
JUST_OCASIONAL	Justificativa da Ocasionalidade	Inexistência de frota Internacional			YES	varchar	150		
GIRO_COMERCIAL		Para Transporte Próprio			YES	varchar	150		
OBSERVAÇÃO	Texto com informações adicionais à operação				YES	text	500		

(153) c/w/o c/w/c/ds 9/4/2010

Frota - Transporte Rodoviário de Cargas

Nome	Descrição	Comentário	Obrigatório	Mask	Type	Size	Null? Range	Tabela Auxiliar
LIC. CIRCULADORA EMPRESA	Licença Original da Empresa na qual o veículo está vinculado							
MODALIDADE_DE_TRÁFEGO	Modalidade de Tráfego a efetuar							TAB_MOD_TRAFEGO
TIPO	Tipo do veículo							TAB_CATEGORIA_VEICULO
ANO FABRICACAO	Ano de fabricação veículo - CAMPO 11 do CITY							
MARCA	Marca do veículo - Marca do Chassi							
TIPO_CARROCERIA	Tipo de carroceria do veículo							TAB_MARCA_VEICULO
NUMERO_CHASSI	Número do chassi do veículo							TAB_TIPO_CARROCERIA
NUMERO_EIXOS	Número de eixos do veículo							
CAPACIDADE_CARGA_VEICULO	Capacidade do transporte de carga do Veículo (unidade toneladas)	Carga fixa segundo acordo de 1987						
CABINE DORMITORIO	Tem cabine Dormitório							
PLACA_VEICULO	Placa do veículo							
REGIME_PROPRIEDADE	Regime de Propriedade (próprio, arrendamento mercantil (leasing))							
PROPRIETARIO	Número fiscal do proprietário do veículo	no caso de arrendamento						TAB_TIPO_PROPRIEDADE
NOMBRE PROPRIETARIO	Nome do proprietário do veículo	no caso de arrendamento						
DATA_INCLUSAO	Data de inclusão do veículo							
DATA_TROCA_IMPLM	Data de Troca do implemento							
VALIDADE_CITY	Data de validade do Certificado de Inspeção Técnica Veicular							
CENTRO_INSPECCAO	Nome do Centro de Inspeção							
NUM_CITY	Número do Certificado de Inspeção Técnica Veicular							
OBSERVACAO	texto com informações adicionais à operação							

(154) Observando e corrigido

Nome	Descrição	Obrigatório	Formato	Tipo	Comprimento	Unid.	Requisito	Tabla Auxiliar
PAIS_EMITORA_LIC	País emissor da Licença Originária	Sim		char	2	NO		TAB_PAIS
AUT_OUTORGA_LIC	Autoridade da Outorga da Licença Originária	Sim		char	2	NO		TAB_AUTORIDADE
LICENÇA	Número do Registro da Licença Originária	Sim		varchar	20	NO		
TIPO_LIC	Tipo de permissão. Neste caso "Originária"	Sim		char	2	NO		
NOME_DA_EMPRESA	Nome / Razão Social da Empresa	Sim		varchar	150	NO		TAB_PAIS
PAIS_DE_ORIGEM	País de origem da empresa	Sim		char	2	NO		
REGISTRO_FISCAL	Identificação fiscal da empresa no País de Origem	Sim		varchar	200	NO		
DOMICILIO_LEGAL_EMPRESA	Endereço da Empresa	Sim		char	2	NO		TAB_TRANSPORTE
NATURALEZA_TRANSPORTE	Natureza do Transporte	Sim		char	2	NO		TAB_MOD_TRAFEGO
MODALIDADE_DE_TRAFEGO	Modalidade de Tráfego a efetuar	Sim		char	2	NO		
PAIS_ORIGEM	País de origem da viagem	Sim		char	2	NO		TAB_PAIS
UNIDADE_FEDERATIVA_ORIGEM	Unidade da Federação do País de origem da viagem (da linha)	Não		varchar	100	YES		
CIDADE_ORIGEM	Cidade de origem da viagem (da linha)	Sim		varchar	100	NO		
PAIS_DESTINO	País de destino da viagem (da linha)	Sim		char	2	NO		TAB_PAIS
UNIDADE_FEDERATIVA_DESTINO	Unidade da Federação do País de Destino (da linha)	Não		varchar	100	YES		
CIDADE_DESTINO	Cidade de destino da viagem (da linha)	Sim		varchar	100	NO		
PONTO_FRONTEIRICO	Cidades do Ponto Fronteiriço da linha	Sim		char	2	NO		TAB_FRONTEIRAS
PAIS_TRANSITO	País de Trânsito	Não		char	2	YES		TAB_PAIS
FREQUENCIA	Frequência da viagem	Sim		varchar	500	NO		
ITINERARIO	Itinerário das viagens	Sim		varchar	4000	NO		
SEÇÕES_AUTORIZADAS	Seções autorizadas para o serviço (pode haver mais de uma)	Não		varchar	100	YES		
TARIFA_DA_SEÇÃO	Valor da tarifa da Seção (um valor para cada seção autorizada)	Não		char	2	YES		
EXTENSÃO_DA_SEÇÃO	Extensão da seção (um valor para cada seção autorizada)	Não		char	2	YES		
DATA_INICIO_VIGENCIA	Fecha inicio del vigencia de Licencia	Sim		date	8	NO		
DATA_FINAL_VIGENCIA	Fecha final del vigencia de Licencia	Não		date	8	YES		
DATA_OUTORGA	Fecha de emissão da Licença	Sim		date	8	NO		

Nome	Descrição	Obrigatório	Formato	Tipo	Comprimento	Unid.	Requisito	Tabla Auxiliar
PAIS_ORIGEM	País emissor da Licença Originária Usar siglas. BR -> Brasil	Sim		char	2	NO		TAB_PAIS
LICENÇA_ORIGINARIA	Número da Licença Originária	Sim		varchar	20	NO		
PAIS_COMPLEMENTAR	País de licença complementar	Sim		char	2	NO		
LICENÇA_COMPLEMENTAR	Número da Licença Complementar	Sim		varchar	20	NO		
TIPO_LIC	Tipo de licença complementar (destino ou trânsito)	Sim		char	2	NO		TAB_DEST_TRANSITO
MODALIDADE_DE_TRAFEGO	Modalidade de Tráfego a efetuar	Sim		char	2	NO		TAB_MOD_TRAFEGO
NOME_DA_EMPRESA	Nome da Empresa	Sim		varchar	150	NO		
DATA_INICIO_VIGENCIA	Fecha inicio del vigencia del Licencia del Complementario	Sim		date	8	NO		
DATA_FINAL_VIGENCIA	Fecha final del vigencia del Licencia del Complementario	Sim		date	8	YES		
DATA_OUTORGA	Fecha de emissão da Licença Complementar	Não		date	8	NO		
REPRES_LEGAL	Representante legal no país onde se complementa a licença	Sim		varchar	150	NO		
REGISTRO_FISCAL_REPRES	Identificação Fiscal do Representante Legal	Sim		char	14	NO		
ENDERECO	Endereço (Representante Legal)	Sim		char				
NUMERO	Número (Representante Legal)	Sim						
COMPLEMENTO	Complemento (Representante Legal)	Não						
CODIGO_POSTAL	Código Postal (Representante Legal)	Sim						
CIDADE	Cidade (Representante Legal)	Sim						

(ISS) creto chucay chuc

Campos	Descrição	D	Scale	Typic	Size	NUJ?	Rango	Tabla Auxiliar
LIC_ORIGINARIA_EMPRESA	Licença Originária da Empresa ao qual o veículo está vinculado	\$m		varchar	20	NO		
TIPO_VEICULO	Tipo de veículo de transporte	\$m		char	2	NO		TAB_CATEGORIA_VEICULO_PASS
ANO_FABRICACAO	Ano de fabricação do chassi	\$m		int	4	NO		
MARCA	Marca do veículo - CHASSI	\$m		char	2	NO		
CARROCERIA	Fabricante da carroceria do veículo	\$m		char	10	NO		TAB_FABRICANTES
NUMERO_CHASSI	Número do chassi	\$m		varchar	20	NO		TAB_FABRICANTE_CARROCERIA
NUMERO_EIXOS	Quantidade de eixos do veículo	\$m		int	2	NO		
TIPOS_DE_EIXOS	Tipos de Eixos que representam a agenciada de pneus por eixo do veículo (referência -> campo 27 do CIV)	Nb0		int	2	YES		TAB_TIPOS_EIXOS (VALORES CAMPO 27 CIV)
TOTAL_ASSENTOS	Quantidade de assentos totais do veículos (somente passageiros)	\$m		int	3	NO		
CLASSE_SERVICO	Serviços dos veículos	\$m		int	3	NO		
ASSENTOS_SERVIDO	Quantidade de Assentos por Serviço	\$m		int	3	NO		TAB_CLASSE_SERVIDO
PLACA_VEICULO	Plaque do veículo	Nb0		varchar	9	NO		
REGIME_PROPRIEDADE	Regime de Propriedade (próprio, arrendamento mercantil (leasing))	\$m		int	4	NO		TAB_TIPO_PROPRIEDADE
PROPRIETARIO	Nome do Proprietário do veículo	\$m		varchar	200	YES		
NUMERO_FISCAL_DO_PROPRIETARIO_DO_VEICULO	Propriedade, Arrendamento Mercantil	Nb0		varchar	200	YES		
NUMERO_FISCAL_DO_PROPRIETARIO_DO_VEICULO	Prescritor quando o veículo for arrendado	Nb0		varchar	200	YES		
DATA_INCLUSAO	Data de inclusão do veículo	\$m	DDMMYYYY	datetime	8	YES		
DATA_BAIXA	Data de exclusão do veículo	Nb0	DDMMYYYY	bl	1	YES		
BANHEIRO	Indicativo de existência de banheiro no veículo	Nb0		bl	1	YES		
AR_CONDICIONADO	Indicativo de existência de ar condicionado no veículo	Nb0		bl	1	YES		
BODEGA	Indicativo da existência de bodega no veículo	Nb0		bl	1	YES		
VALIDADE_CIV	Data de validade do Certificado de Inspeção Técnica Veicular	Nb0		datetime	8	YES		
CENTRO_INSPECAO	Nome do Centro de Inspeção	Nb0		varchar	150	YES		
NUM_CIV	Número do Certificado de Inspeção Técnica Veicular	Nb0		varchar	20	YES		

(156) cento cinquenta e seis



SGT - 5 - TRANSPORTES
João Pessoa, 27, 28 e 29/10/2010

MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 "TRANSPORTES"

ANEXO XIX
Tabelas Auxiliares

(157) cento cinquenta e sete

TAB TIPO CARROCERIA	
DESCRICAO	SIGLA
1 TANQUE	TQ
2 ABERTA	AB
3 CERRADA	CE

** DEIXAR CAMPO PARA DESCRIÇÃO LIVRE

TAB MARCA VEICULO	
DESCRICAO	SIGLA
1 A. GUERRA	NULL
2 AFF	NULL
3 AGRALE	NULL
4 AGRO CABINA	NULL
5 ALEM	NULL
6 ALFA ROMEO	NULL
7 AMV	NULL
8 ANTONINI	NULL
9 ARG1	NULL
10 ARTESANAL	NULL
11 ASIA MOTORS	NULL
12 ASIMEC	NULL
13 AUSTIN	NULL
14 BELAVTOMAZ	NULL
15 BELEM	NULL
16 BELGRANO	NULL
17 BERTOLINI	NULL
18 BF	NULL
19 BIANCHI	NULL
20 BISELLI	NULL
21 BLAYA	NULL
22 BOIADEIRO	NULL
23 BONANO	NULL
24 BORTOLOTT0	NULL
25 BRASIL	NULL
26 CABRINI	NULL
27 CAIO	NULL
28 CAMIONETE	NULL
29 CARBUS	NULL
30 CARGO BOX	NULL
31 CARGO VAN	NULL
32 CAR-REBOQUE	NULL
33 CARRIAL	NULL
34 CARRMETAL	NULL
35 CAST.Y DOBARRO	NULL
36 CEAM	NULL
37 CGB	NULL
38 CHAMA	NULL
39 CHARGER	NULL
40 CHEVROLET	NULL
41 CIFERAL	NULL
42 CIR	NULL
43 CITROEN	NULL
44 CLARK	NULL
45 CM	NULL
46 CMA	NULL
47 COBRASMA	NULL

(158) Veículo choveado, oculto

48	COLON	NULL
49	COMETA	NULL
50	COMETTO	NULL
51	COMIL	NULL
52	CONTIN	NULL
53	CONTINENTAL	NULL
54	CORONA	NULL
55	CORSA	NULL
56	CRESCENTE	NULL
57	CUMMINS	NULL
58	DAEWOO	NULL
59	DAIHATSU	NULL
60	DALI	NULL
61	DAMBROZ	NULL
62	DASA	NULL
63	DEUTZ	NULL
64	DI GREGORIO	NULL
65	DIAMOND	NULL
66	DIPLOMATA	NULL
67	DODGE	NULL
68	DOLLY	NULL
69	ELLFEN	NULL
70	ENGERAUTO	NULL
71	EQUIPAL	NULL
72	FAB. NACIONAL	NULL
73	FAB. PRÓPRIA	NULL
74	FABRIC	NULL
75	FABRICAR	NULL
76	FACCHINI	NULL
77	FIAT	NULL
78	FIBREM	NULL
79	FNM	NULL
80	FNV	NULL
81	FORD	NULL
82	FORMIGHIERI	NULL
83	FRACCINI	NULL
84	FRANCK	NULL
85	FREE WAY	NULL
86	FREUHCY	NULL
87	FRUE	NULL
88	FRUEHAUF	NULL
89	FURCARE	NULL
90	GALETO	NULL
91	GANDOLFO	NULL
92	GENERAL MOTORS	NULL
93	GOCEANO	NULL
94	GOLIVE	NULL
95	GONELLA	NULL
96	GOTTI	NULL
97	GOYDO	NULL
98	GRAHL	NULL
99	GREAT DANE	NULL
100	GROVE	NULL
101	GUERRA	NULL
102	HANZ	NULL
103	HEIL	NULL

(159) Oseto unwek y wuok

104	HELVETICA	NULL
105	HERMANN	NULL
106	HIWAY	NULL
107	HYSTER	NULL
108	HYUNDAI	NULL
109	IDEROL	NULL
110	IMAROL	NULL
111	IMP	NULL
112	IMP/HUNDAI	NULL
113	INCA	NULL
114	INCABRASA	NULL
115	INCASEL	NULL
116	INCREAL	NULL
117	INDECAR	NULL
118	INMETRO	NULL
119	INTERNACIONAL	NULL
120	IRGA	NULL
121	IRIZAR	NULL
122	ISUZU	NULL
123	ITAPEMIRIM	NULL
124	IVECO	NULL
125	IVESA	NULL
126	JAMANTA	NULL
127	JAPERSIL	NULL
128	JOFEIR	NULL
129	JOTAVE	NULL
130	JULIETA	NULL
131	JUST	NULL
132	KENWORT	NULL
133	KIA	NULL
134	KIBRAS	NULL
135	KORG	NULL
136	KRONE	NULL
137	KRONORTE	NULL
138	KUME	NULL
139	LAMF	NULL
140	LANGERDORF	NULL
141	LENÇOIS	NULL
142	LIBRELATO	NULL
143	LIDER	NULL
144	LISS	NULL
145	LINSHALM	NULL
146	LUNA	NULL
147	M.DEUTZ	NULL
148	MACK	NULL
149	MAFERSA	NULL
150	MAGIRUS DEUTZ	NULL
151	MALDONADO	NULL
152	MAM	NULL
153	MARCOFRIGO	NULL
154	MARCOPOLO	NULL
155	MARGOTTI	NULL
156	MARINGA	NULL
157	MARRARA	NULL
158	MARUTI	NULL
159	MASA	NULL

(160) unib s&scub

160	MASCARELLO	NULL
161	MASSARI	NULL
162	MATRANS	NULL
163	MERCEDES BENZ	NULL
164	MEROLA	NULL
165	METALCAR	NULL
166	METALESP	NULL
167	METALPI	NULL
168	MILEI	NULL
169	MIRA	NULL
170	MITSUBISHI	NULL
171	MON/PROTOTOPO	NULL
172	MONTENEGRO	NULL
173	MORRIS	NULL
174	MOV	NULL
175	MRL	NULL
176	MUTIRAO	NULL
177	NAO INFORMADO	NULL
178	NAVISTAR	NULL
179	NEOBUS	NULL
180	NICOLAS	NULL
181	NIELSON/BUSSCAR	NULL
182	NIJU	NULL
183	NIMBUS	NULL
184	NISSAN	NULL
185	NOMA	NULL
186	OSHKOSH	NULL
187	OUTRAS MARCAS	NULL
188	OVID	NULL
189	PASTRE	NULL
190	PEUGEOT	NULL
191	PITSPORT	NULL
192	PPL	NULL
193	PROPRIA	NULL
194	PROTOTOPO	NULL
195	RADISUR	NULL
196	RAMBO	NULL
197	RANDON	NULL
198	RANGEL	NULL
199	REBOQUE	NULL
200	REBOX	NULL
201	RECRUSUL	NULL
202	RENAUL	NULL
203	RENAULT	NULL
204	RENE	NULL
205	RHODOSS	NULL
206	RIVAL	NULL
207	ROCONGU	NULL
208	RODINE	NULL
209	RODOCEG	NULL
210	RODOFORT	NULL
211	RODOLINEA	NULL
212	RODOVIA	NULL
213	RODOVIARIA	NULL
214	ROLON	NULL
215	ROSSETTI	NULL

(161) cento 88084, 000

216	RR	NULL
217	S/M	NULL
218	SAAB-SCANIA	NULL
219	SALTO	NULL
220	SAMI	NULL
221	SAN MARINO	NULL
222	SANTOS	NULL
223	SANVAS	NULL
224	SARACENO	NULL
225	SCANIA	NULL
226	SCHIFFER	NULL
227	SCHLATTER	NULL
228	SEM RIVAL	NULL
229	SEMIRR	NULL
230	SERRATO	NULL
231	SHIFFER	NULL
232	SIDERSUL	NULL
233	SINUELO	NULL
234	SKODA	NULL
235	SOLA Y BRUSA	NULL
236	SR	NULL
237	SRCS	NULL
238	STEEL BROS	NULL
239	TANDEN	NULL
240	TANESFIL	NULL
241	TEC.IND.BRASIL	NULL
242	TECNOBUS	NULL
243	TECTRAN	NULL
244	TENDEN	NULL
245	THANCO	NULL
246	THREE STAR	NULL
247	TITAN	NULL
248	TOYOTA	NULL
249	TRAILER	NULL
250	TRIEL-HT	NULL
251	TRIOARTE	NULL
252	TRIVELLATO	NULL
253	TRUCK	NULL
254	TRUCK GALEGO	NULL
255	TRUCK MARINGA	NULL
256	TUTTO TRANSPORTE	NULL
257	ULTRANS	NULL
258	UMICARR	NULL
259	UNICARR	NULL
260	UTILITY	NULL
261	VHE	NULL
262	VITAL	NULL
263	VITAL MARRARA	NULL
264	VOLARE	NULL
265	VOLKSWAGEN	VW
266	VOLTOLINI	NULL
267	VOLVO	NULL
268	WABASH	NULL
269	WHITE	NULL

(162) cont. sexta, 399

TAB: CATEGORIA_MERCADO										
DESCRICAO	SIGLA	NECESSARIO_CARROCERIA	ATIVO	FLAG_TRACAO	NUM_MIN_EXOS	NUM_MAX_EXOS	MINIMO_CCU	MAXIMO_CCU		
1 CAMINHÃO SILEXES (BT A 20T)	CS	S	S		2	4	8000	29000		
2 CAMINHÃO TRATOR	CT	N	S		2	3	16000	23000		
3 REBOQUE	RB	S	N		2	4	8000	34000		
4 SEMI-REBOQUE	SR	S	N		1	3	8000	30000		

TAB: TIPO_PROPOSTA		
DESCRICAO	SIGLA	DESERVACAO
1 ARRENDAMENTO MERCANTIL (LEASING)	ARR	ENTRE PARTICULARES
2 LEASING (ENTIDADE FINANCEIRA)	LEA	
3 PROPRIO	PRO	

TAB: PAIS	
ID	DESCRICAO
1	ARGENTINA
2	BOLIVIA
3	BRASIL
4	CHILE
5	COLÔMBIA
6	EQUADOR
7	GUIANA
8	GUIANA FRANCESA
9	PARAGUAY
10	PERU
11	SURINAME
12	URUGUAY
13	VENEZUELA

TAB: LICENÇA	
DESCRICAO	SIGLA
1	ORIGINARIO
2	COMPLEMENTAR
3	OCCASIONAL ORIGINARIO
4	OCCASIONAL COMPLEMENTARIO
5	PRÓPRIO ORIGINARIO
6	PRÓPRIO COMPLEMENTARIO

TAB: TRANSPORTE	
DESCRICAO	SIGLA
1	CARGA

(163) Cinto Sosa y Cca

2	PASSEGEIROS	OS
---	-------------	----

TAB MODI TRAFEGO		
ID	DESCRICAO	SIGLA
1	BILATERAL FOR FRONTEIRA COMUM	BC
2	BILATERAL EM TRANSITO POR 3º PAIS	B3

TAB TIPO VEICULO PASS		
ID	DESCRICAO	SIGLA
1	ONIBUS	
2	MICRO-ONIBUS	
3	DOUBLE DECKER	
4	MINI-ONIBUS	

TAB CATEGORIA SERVICO		
ID	DESCRICAO	SIGLA
1	CONVEN. CI SANITARIO	
2	CONVEN. SI SANITARIO	
3	SEMI-LEITO	
4	LEITO COM AR	
5	LEITO SEM AR	
6	EXECUTIVO	
7	SEMI-URBANO	

TAB FABRICANTE CARROceria		
ID	DESCRICAO	SIGLA
1	MERCEDES-BENZ	
2	CIFERAL	
3	CAIO	
4	NIELSON	
5	MARCOPOLO	
8	CASEL	
20	OUTROS	

TAB AUTORIDADE			
ID	DESCRICAO	SIGLA	PAIS
1	AGENCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES	ANIT	BR
2	SUB-SECRETARIA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR	SSTA	AR
3	DIRECCION NACIONAL DE TRANSPORTE	DINATRA	PY
4	DIRECCION GENERAL DE TRANSPORTE POR CARRETERA	DGTC	UY

(164) criado segundo y creado

TAB_FRONTIERS	
DESCRICAO	SIGLA

** Carregar com informações do Acordo de Recife

TAB_DEST_TRANSITO	
DESCRICAO	SIGLA
1 PAIS DE DESTINO	D
2 PAIS DE TRANSITO	T

(165) 09/05/2004 09:05:44 C:\NCO



MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 “TRANSPORTES”

ANEXO XX
Proposta de Estrutura de WebServices

(166) Anexo SGT 5, SE'S

**PROPUESTA DE PARAGUAY
PARA LA XL REUNION DEL SGT-5 TRANSPORTES MERCOSUR**

INTEGRACIÓN DE BASES DE DATOS DE TRANSPORTE DEL MERCOSUR

Propuesta de Estructura de Web Services

1 – Web Services de Consulta de Vehículo por Placa – Transporte de Cargas

Función: Permite consultar datos de vehículos a partir del Nro. de placa enviado como parámetro.

Protocolo de llamada: SOAP - XML

Parámetros de Entrada:

PLACA_VEHICULO	Char(10)	Nro. de Placa
----------------	----------	---------------

Parámetros de Salida:

LICENCIA_ORIGINARIA	Char(20)	Nro. de licencia originaria
NUMERO_CHASSIS	Char(30)	Nro. de chasis
ANO_FABRICACION	Num(4)	Año de Fabricación
ANO_MODELO	Num(4)	Año de modelo
MODELO	Num(4)	Código Modelo (Tab.Aux)
MARCA	Num(4)	Código Marca (Tab.Aux)
EJES	Num(2)	Nro. de ejes
CAPACIDAD_CARGA	Num(2)	Capacidad de carga (Toneladas)
TIPO_CARROCERIA	Char(2)	Código tipo carrocería (Tab.Aux)
TRAFICO_AUTORIZADO	Char(2)	Código país (Tab.Aux)
FECHA_ALTA	Date	Fecha de alta vehículo
FECHA_BAJA	Date	Fecha de baja del vehículo
FECHA_CITV	Date	Fecha Certif.de Insp.Tec.Vehicular
TIPO_VEHICULO	Char(2)	Tipo de Vehículo (Tab.Aux)
OBSERVACIONES	VarChar(500)	Informaciones adicionales
REGISTRO_FISCAL	Char(14)	Nro. RUC empresa
NOMBRE_EMPRESA	Char(100)	Nombre de la Empresa
PAIS_ORIGEN	Char(2)	País de origen (Tab.Aux)
LIC_COMPLEMEN	Char(20)	Licencia complementaria
SITUACION_EMPRESA	Char(2)	Situación de la empresa (Tab.Aux)
SITUACION_ENLACE	Char(2)	Situación de enlace (Tab.Aux)
VENCIMIENTO_LIC	Date	Vencimiento de licencia

Web Services para pruebas de consultas por Placa:

<http://www.dinatran.gov.py/ws/awcargaint?wsdl>

(167) costo servicio, etc

2 – Web Services de Consulta de parque por Empresa – Transporte de Cargas

Función: Permite consultar datos del parque de una determinada empresa, a partir del número de RUC (Registro Fiscal).

Protocolo de llamada: SOAP - XML

Parámetros de Entrada:

REGISTRO_FISCAL	Char(14)	Nro. RUC
-----------------	----------	----------

Parámetros de Salida:

NOMBRE_EMPRESA	Char(100)	Nombre de la Empresa
PAIS_ORIGEN	Char(2)	País de origen (Tab.Aux)
PLACA_VEHICULO	Char(10)	Nro. de Placa
LICENCIA_ORIGINARIA	Char(20)	Nro. de licencia originaria
NUMERO_CHASSIS	Char(30)	Nro. de chasis
ANO_FABRICACION	Num(4)	Año de Fabricación
ANO_MODELO	Num(4)	Año de modelo
MODELO	Num(4)	Código Modelo (Tab.Aux)
MARCA	Num(4)	Código Marca (Tab.Aux)
EJES	Num(2)	Nro. de ejes
CAPACIDAD_CARGA	Num(2)	Capacidad de carga (Toneladas)
TIPO_CARROCERIA	Char(2)	Código tipo carrocería (Tab.Aux)
TRAFICO_AUTORIZADO	Char(2)	Código país (Tab.Aux)
FECHA_ALTA	Date	Fecha de alta vehículo
FECHA_BAJA	Date	Fecha de baja del vehículo
FECHA_CITV	Date	Fecha Certif.de Insp.Tec.Vehicular
TIPO_VEHICULO	Char(2)	Tipo de Vehículo (Tab.Aux)
LIC_COMPLEMEN	Char(20)	Licencia complementaria
SITUACION_EMPRESA	Char(2)	Situación de la empresa (Tab.Aux)
SITUACION_ENLACE	Char(2)	Situación de enlace (Tab.Aux)
VENCIMIENTO_LIC	Date	Vencimiento de licencia

Web Services para pruebas de consultas de parque de empresas por RUC:

<http://www.dinatran.gov.py/ws/aparempci?wsdl>

(168) Centro de Estudios y Asesoría

3 – Web Services de Consulta de Vehículo por Placa – Servicio de Pasajeros

Función: Permite consultar datos de vehículos a partir del nro. de placa enviado como parámetro.

Protocolo de llamada: SOAP - XML

Parámetros de Entrada:

PLACA_VEHICULO	Char(10)	Nro. de Placa
----------------	----------	---------------

Parámetros de Salida:

LICENCIA_ORIGINARIA	Char(20)	Nro. de licencia originaria
PAIS_ORIGEN	Char(2)	País de origen (Tab.Aux)
PLACA_VEHICULO	Char(10)	Nro. de Placa
TIPO_VEHICULO	Char(2)	Tipo de Vehículo (Tab.Aux)
CATEGORIA	Char(2)	Categoría (Tab.Aux)
NUMERO_CHASSIS	Char(30)	Nro. de chasis
ANO_FABRICACION	Num(4)	Año de Fabricación
ANO_MODELO	Num(4)	Año de modelo
MODELO	Num(4)	Código Modelo (Tab.Aux)
MARCA	Num(4)	Código Marca (Tab.Aux)
TIPO_CARROCERIA	Char(2)	Código tipo carrocería (Tab.Aux)
EJES	Num(2)	Nro. de ejes
NEUMATICOS_EJE	Num(2)	Nro. de neumáticos por eje.
ASIENTOS	Num(3)	Cantidad de asientos
TIPO_ASIENTO	Char(20)	Tipo asiento
REGIMEN_PROPIEDAD	Num(4)	Régimen de propiedad (Tab.Aux)
PROPIETARIO	Char(20)	RUC Empresa
NOMBRE_EMPRESA	Char(100)	Nombre de la Empresa
FECHA_ALTA	Date	Fecha de alta vehículo
FECHA_BAJA	Date	Fecha de baja del vehículo
FECHA_CITV	Date	Fecha Certif.de Insp.Tec.Vehicular
TALLER_INSPEC	Char(150)	Taller de inspección técnica
NUMERO_CITV	Char(20)	Nro. de Certif. inspec.Técnica
BAÑO	Num(1)	Tiene baño
BODEGA	Num(1)	Tiene bodega
ACONDICIONADOR	Num(1)	Tiene acondicionador de aire.
PAIS_ORIGEN	Char(2)	País de origen (Tab.Aux.)
CIUDAD_ORIGEN	Char(100)	Ciudad origen
PAIS_DESTINO	Char(2)	País destino (Tab.Aux)
CIUDAD_DESTINO	Char(100)	Ciudad destino
PUESTO_FRONTERIZO	Char(2)	Puesto fronterizo (Tab.Aux)

Web Services para pruebas de consultas por Placa:

<http://www.dinatran.gov.py/ws/awpasint?wsdl>

(169) e' info sobre y nuevo

4 – Web Services de Consulta de parque por Empresa – Servicio de Pasajeros

Función: Permite consultar datos del parque de una determinada empresa, a partir del número de RUC (Registro Fiscal).

Protocolo de llamada: SOAP - XML

Parámetros de Entrada:

REGISTRO_FISCAL	Char(14)	Nro. RUC
-----------------	----------	----------

Parámetros de Salida:

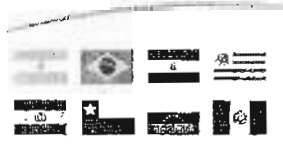
LICENCIA_ORIGINARIA	Char(20)	Nro. de licencia originaria
PAIS_ORIGEN	Char(2)	País de origen (Tab.Aux)
PLACA_VEHICULO	Char(10)	Nro. de Placa
TIPO_VEHICULO	Char(2)	Tipo de Vehículo (Tab.Aux)
CATEROGIA	Char(2)	Categoría (Tab.Aux)
NUMERO_CHASSIS	Char(30)	Nro. de chassis
ANO_FABRICACION	Num(4)	Año de Fabricación
ANO_MODELO	Num(4)	Año de modelo
MODELO	Num(4)	Código Modelo (Tab.Aux)
MARCA	Num(4)	Código Marca (Tab.Aux)
TIPO_CARROCERIA	Char(2)	Código tipo carrocería (Tab.Aux)
EJES	Num(2)	Nro. de ejes
NEUMATICOS_EJE	Num(2)	Nro. de neumáticos por eje.
ASIENTOS	Num(3)	Cantidad de asientos
TIPO_ASIENTO	Char(20)	Tipo asiento
REGIMEN_PROPIEDAD	Num(4)	Régimen de propiedad (Tab.Aux)
FECHA_ALTA	Date	Fecha de alta vehículo
FECHA_BAJA	Date	Fecha de baja del vehículo
FECHA_CITV	Date	Fecha Certif.de Insp.Tec.Vehicular
TALLER_INSPEC	Char(150)	Taller de inspección técnica
NUMERO_CITV	Char(20)	Nro. de Certif. inspec.Técnica
BAÑO	Num(1)	Tiene baño
BODEGA	Num(1)	Tiene bodega
ACONDICIONADOR	Num(1)	Tiene acondicionador de aire.
PAIS_ORIGEN	Char(2)	País de origen (Tab.Aux.)
CIUDAD_ORIGEN	Char(100)	Ciudad origen
PAIS_DESTINO	Char(2)	País destino (Tab.Aux)
CIUDAD_DESTINO	Char(100)	Ciudad destino
PUESTO_FRONTERIZO	Char(2)	Puesto fronterizo (Tab.Aux)

Web Services para pruebas de consultas de parque de empresas por RUC:

<http://www.dinatran.gov.py/ws/aparempci?wsdl>

PARA ACCEDER A LAS CONSULTAS DE LOS WEB SERVICES SOLICITAR USUARIO Y CONTRASEÑA EN LA DIRECCION DE CORREO mavala@dinatran.gov.py

(170) c'auto seteuku



SGT - 5 - TRANSPORTES
João Pessoa, 27, 28 e 29/10/2010

MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 "TRANSPORTES"

ANEXO XXI
Metodologia de Cálculo Tarifário adotada pela ANTT

(171) cento setenta e um

METODOLOGIA DE CÁLCULO TARIFÁRIO ADOTADA PELA ANTT

A metodologia de cálculo tarifário é comum para o transporte de longa distância e para o transporte semi-urbano. A diferença reside na proporção dos custos para a composição final do coeficiente tarifário. O material apresentado abaixo é um resumo, apresentado de uma forma didática, do "Manual de Cálculo Tarifário do Sistema Semi-urbano Interestadual de Passageiros", editado pela ANTT em conjunto com a Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC¹.

Administrativamente, no Brasil, A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) regula as linhas de transporte de passageiros que cruzam fronteiras entre os 26 Estados e o Distrito Federal, além das linhas que cruzam a fronteira nacional. Por sua vez, o transporte de passageiros entre cidades de um mesmo Estado é regulado pelo próprio Estado, enquanto que o transporte de pessoas dentro das cidades (transporte urbano) é regulado pela própria cidade. As linhas de transporte de passageiros reguladas pela ANTT são divididas em duas categorias:

- i) Linhas de longa distância: linhas com quilometragem superior a 75 km.
- ii) Linhas semi-urbanas (curta distância): linhas com características urbanas, com quilometragem inferior a 75 km.

A metodologia de determinação do coeficiente tarifário combina os coeficientes básicos de consumo a determinados preços de insumos. Os coeficientes básicos são indicadores de consumo (combustíveis, lubrificantes e material de rodagem), de utilização de pessoal, de despesas administrativas e de manutenção de frota (peças e acessórios) e ainda de depreciação e remuneração do capital investido.

Para a determinação de alguns custos de operação, são empregados, além dos coeficientes básicos de consumo, certos parâmetros operacionais que se referem às condições médias de operação do serviço e à intensidade de sua utilização.

Por sua vez, os custos de operação são agrupados em custos variáveis, de dois tipos: variáveis com a produção de transportes e variáveis com a frota, e custos de capital. A partir dos custos de operação é que se determinam os custos por quilômetro e o coeficiente tarifário.

Para o caso do transporte de longa distância, em que há diversos tipos de serviços oferecidos, que variam de acordo com o conforto, todos os parâmetros são os de um veículo convencional com sanitário. Para a determinação da tarifa de veículos com maior conforto, há um acréscimo na tarifa. O quadro apresentando este acréscimo será apresentado na seção que trata do reajuste tarifário.

¹ O Manual encontra-se disponível no site da ANTT:
<http://www.antt.gov.br/InformacoesTecnicas/PublicacoesTecnicas/ManualdeCalculoTarifario.pdf>



- Parâmetros Operacionais:

Percurso Médio Anual (PMA): consiste na quantidade de quilômetros percorridos anualmente por um veículo da frota operante. O PMA é utilizado na conversão dos custos unitários anuais em custos por quilômetro. Para o transporte semi-urbano de passageiros considera-se um PMA de 95.519 km/veículo.ano e para o transporte de longa distância 133.673 km/veículo.ano.

Lotação do Veículo-Tipo (LOT): corresponde à quantidade média de assentos oferecidos pelo veículo-tipo da operadora. É obtido mediante o cálculo da média aritmética ponderada pela quantidade de veículos em cada estrato (faixa de frequência). Para o serviço semi-urbano de passageiros considera-se uma LOT de 49 pessoas, enquanto que para o serviço de longa distância considera-se uma LOT de 46 pessoas.

Índice de Aproveitamento Padrão (IAP): O IAP corresponde ao grau de utilização do serviço e revela as condições de conforto oferecidas pelas operadoras no transporte de passageiros. Baseia-se na demanda anual, na lotação do veículo-tipo e no número de viagens programadas. Para o serviço semi-urbano, o IAP considerado é de 76,6%, enquanto que para o transporte de longa distância, o IAP considerado é de 61%. Os parâmetros LOT e IAP são usados conjuntamente, ao final da apuração de todos os custos e a definição do custo total por km. A LOT é multiplicada pelo IAP e este resultado pode ser considerado a lotação média dos veículos. O custo total por km apurado é dividido por este número para que se tenha o coeficiente tarifário por passageiro e km.

- Coeficientes Básicos de Consumo de Insumos:

Assim como os custos, os coeficientes básicos de consumo de insumos são agrupados em relação à quilometragem e frota, além dos coeficientes relacionados a custos de capital.

Coeficientes Relacionados com a Quilometragem:

1. Combustível: o coeficiente básico de consumo de combustível (litros/km) relaciona-se com a quantidade total anual de combustível consumido na operação e a quilometragem total percorrida por ano.
2. Óleos e Lubrificantes: o coeficiente básico de consumo de óleos e lubrificantes (litros/km) relaciona-se com a quantidade total anual de óleos e lubrificantes consumidos na operação e a quilometragem total percorrida.
3. Rodagem: o coeficiente básico de consumo de material de rodagem (pneus/km) relaciona-se com a vida útil de um pneu e com a quantidade e preço de pneus, câmaras, protetores e recapagens.

(173) cento setenta e três



Coeficientes Relacionados com a Frota:

1. Peças e Acessórios: o consumo de peças e acessórios, além do fator idade do veículo, sofre influência da intensidade do uso da frota e do modelo e qualidade do veículo, bem como da qualidade e estado de conservação das vias, das condições de tráfego e qualidade da mão-de-obra de operação. O coeficiente básico de consumo de peças e acessórios (% do veículo completo/veículo.ano) relaciona-se com as despesas anuais com peças e acessórios, a frota operante e o preço-médio do veículo completo.
2. Utilização de Pessoal: a mão-de-obra é composta de três categorias funcionais: pessoal de operação, pessoal de manutenção e pessoal de administração e vendas. Os coeficientes básicos são determinados considerando-se o conceito de fator de utilização, definido como a quantidade de funcionários necessária para a operação de um veículo. Para cada categoria funcional o coeficiente básico de consumo (homens/veículo) depende da quantidade média mensal de funcionários da categoria e da frota operante.
3. Coeficiente Básico de Despesas Gerais e Administrativas: O coeficiente básico de despesas gerais e administrativas (% do veículo completo/veículo.ano) relaciona-se com o total de despesas gerais e administrativas em um ano, a frota operante e o preço-médio do veículo-tipo completo.

Coeficientes Básicos de Depreciação:

1. Coeficiente Básico de Depreciação da Frota: o coeficiente básico de depreciação anual do capital investido em veículos é função de três parâmetros, que são a vida útil (em anos), o valor residual, que é o valor contábil do veículo terminada a sua vida útil, e a depreciação em si. Os valores atualmente empregados tanto para o serviço semi-urbano quanto para o de longa distância, são 7 anos de vida útil e 20% de valor residual.
2. Coeficiente Básico de Depreciação de Outros Ativos: os ativos depreciáveis, além da frota, são constituídos por equipamentos e maquinários, edificações e veículos de apoio. O coeficiente básico de depreciação de outros ativos é constante e mensurado em porcentagem do veículo completo/veículo.ano, sendo de 0,3746 para ambos os serviços. Este valor foi estabelecido pela "Planilha dos coeficientes básicos dos serviços rodoviários interestaduais de transporte coletivo de passageiros", do extinto Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER).

Coeficientes Básicos de Remuneração: O coeficiente básico de remuneração é obtido tomando-se por base a frota e outros ativos (máquinas, instalações, equipamentos e veículos de apoio) e ainda o estoque médio de almoxarifado.

(174) cento setenta e quatro

1. Coeficiente Básico de Remuneração da Frota: A taxa anual de remuneração do veículo é de 12% para ambos os serviços. O coeficiente básico de remuneração da frota é calculado levando-se em consideração a idade do veículo e a frota.
2. Coeficiente Básico de Remuneração de Outros Ativos: Da mesma forma que o Coeficiente Básico de Depreciação de Outros Ativos, o de Remuneração também foi estabelecido pela "Planilha dos coeficientes básicos dos serviços rodoviários interestaduais de transporte coletivo de passageiros", do extinto Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER). Desta forma, o Coeficiente Básico de Remuneração de Outros Ativos é 3,6919, para ambos os serviços.

Conforme exposto inicialmente, os coeficientes básicos e os parâmetros operacionais são empregados no cálculo de alguns custos de operação dos serviços de transporte de passageiros, que serão apresentados abaixo. Os custos serão apresentados conforme foram definidos: os dois tipos de custos variáveis (com a frota e com a produção) e os custos de capital.

- Custos Variáveis:

São os custos proporcionais ao nível da oferta de transporte, em relação tanto à produção de transporte como também à frota disponibilizada. Os custos variáveis são calculados em R\$/km.

Custos Variáveis com a Produção: custos que variam diretamente com a produção do transporte (quilometragem percorrida), que são os custos com combustível, óleos e lubrificantes e rodagem.

1. Combustível: preço do óleo diesel multiplicado pelo coeficiente básico de consumo de combustível. O preço do óleo diesel foi apurado mediante apresentação de notas fiscais pela empresa e pela pesquisa da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis.
2. Óleos e Lubrificantes: óleos de motor, da caixa de mudança de marchas e do diferencial, o fluido do freio e as graxas para rolamentos e chassis. O preço médio é multiplicado pelo coeficiente básico de consumo. Devido à dificuldade de dimensionamento de vários tipos de óleos e lubrificantes, e dado o pequeno impacto deste item na definição do custo total dos dois serviços, optou-se pela apuração apenas do preço do óleo de motor, obtido por meio de apresentação de notas fiscais por parte das empresas.
3. Rodagem: pneus, incluindo certa quantidade de recapagens, as câmaras e os protetores. A determinação do custo operacional baseia-se na duração do pneu, sua vida útil expressa em km, levando em consideração, também, a quantidade de câmaras de ar, recapagens e protetores montados ao longo deste período. Da mesma forma, para a determinação deste custo, multiplica-se o coeficiente básico de consumo pelo custo médio de um pneu. O custo médio de um pneu leva em

consideração as práticas operacionais das empresas (modelos e marcas mais utilizados) e é obtido por meio de consulta a notas fiscais de compra de pneus pelas empresas.

Custos Variáveis com a Frota: custos que variam diretamente com a quantidade de veículos necessários para a operação de transporte, envolvendo as peças e acessórios, o pessoal e as despesas gerais e administrativas.

1. Peças e Acessórios: algumas peças são desgastadas pelo uso, enquanto em outras o desgaste independe de utilização (corrosão química, ferrugem ou ressecamento). Este item de custo é relacionado com o coeficiente básico de consumo de peças e acessórios, o preço médio do veículo completo e o PMA.
2. Custo de Pessoal: pessoal de operação, pessoal de manutenção e pessoal de administração, que inclui os encargos sociais incidentes sobre a mão-de-obra. Os salários foram levantados por meio dos contracheques, folhas de pagamento das empresas e, ainda, acordos sindicais. O PMA entra no cálculo para a definição do custo de pessoal.
3. Despesas Gerais e Administrativas: gastos com água, energia elétrica, comunicações, impostos incidentes sobre a propriedade de veículos (Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores – IPVA e o seguro obrigatório Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre – DPVAT), seguro de transporte, gastos terceirizados, entre outros. O cálculo deste custo é obtido por meio do coeficiente básico de despesas gerais, pelo preço médio do veículo completo e pelo PMA.

- Custos de Capital:

Compreendem a depreciação e a remuneração do capital investido na empresa operadora do serviço. Na depreciação determinam-se os recursos necessários para a substituição, ao final de sua vida útil, dos bens de consumo durável (incluindo a frota) e das edificações, equipamentos, maquinário e veículos de apoio. A remuneração corresponde ao valor do capital investido no negócio. Os custos de capital são calculados em R\$/km.

Custos de Depreciação: A depreciação é contabilmente definida como a despesa equivalente à perda de valor de determinado bem, seja por deterioração ou obsolescência. No caso da deterioração, tomando como exemplo o ônibus, o veículo, após certo tempo de utilização, já não apresenta o mesmo nível de serviço e a mesma qualidade, elevando a frequência dos reparos e de consumo de combustível, lubrificantes e peças.

As despesas de depreciação do capital são calculadas de forma separada para veículos e outros ativos (máquinas, instalações, equipamentos e veículos de apoio). Porém, o custo de depreciação do capital investido em outros ativos é relacionado ao preço do veículo padrão completo. Para a obtenção do preço médio do veículo completo, procedeu-se a levantamento das notas fiscais de aquisição de veículos junto às empresas operadoras.

Custos de Remuneração do Capital: As taxas de remuneração foram estabelecidas de formas diferentes e separadas para o serviço de longa distância e para o serviço semi-urbano de transporte de passageiros. No caso do serviço semi-urbano, a taxa de remuneração foi estabelecida em 12% sobre o valor teórico médio do investimento. No caso do serviço de longa distância, essa taxa é de

Por investimento entende-se o que é investido em veículos, máquinas, instalações e equipamentos, veículos de apoio e, ainda, o estoque médio do almoxarifado. Da mesma forma que o custo de depreciação, o custo de remuneração do capital também é calculado de forma separada para investimento em frota e investimento em outros ativos.

Para o cálculo do custo de remuneração do capital investido na frota, a taxa de remuneração é aplicada sobre o valor teórico médio da frota, que depende do modelo de depreciação adotado, da distribuição etária da frota e também do valor residual estimado. Analogamente ao custo de depreciação, o custo de remuneração do capital investido em outros ativos, também é relacionado ao preço médio do veículo padrão completo.

A última etapa do cálculo tarifário corresponde à determinação dos valores do custo operacional, ou custo por quilômetro (que, conforme visto acima, é a soma dos custos variáveis e dos custos de capital), e do coeficiente tarifário (em R\$/passageiro.km). A partir do coeficiente tarifário determina-se a tarifa.

- Custo por quilômetro:

Corresponde ao montante de recursos necessários à operação das linhas ao longo de um quilômetro, incluindo a remuneração do capital investido, ou seja, o custo por quilômetro (R\$/km) é a soma dos custos variáveis e dos custos de capital, apresentados acima.

- Cálculo do Coeficiente Tarifário (inicialmente sem os tributos):

O coeficiente tarifário sem os tributos corresponde ao total de recursos necessários para o transporte de um passageiro ao longo de um quilômetro, e relaciona-se com o custo por quilômetro definido acima, a lotação média de um veículo e o índice de aproveitamento medido pelo órgão regulador. O coeficiente tarifário é medido em R\$/km.passageiro.

- Cálculo dos Tributos:

Os tributos considerados no cálculo tarifário são: o Programa de Integração Social – PIS, definido pela Lei Complementar nº 79/1970, e a Contribuição Social sobre o Faturamento – COFINS, definida pela Lei Complementar nº 70/1991; a partir de uma fórmula específica e é definido em R\$/passageiro.km.

Ressalta-se que os valores das diversas taxas de embarque dos terminais rodoviários utilizados ao longo do itinerário das linhas não estão incluídos no cálculo tarifário. No caso do transporte

(177) e este se trata y s'etc.

internacional as tarifas são isentas do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços – ICMS, definido pela Lei Complementar nº 87/1996.

- Cálculo do Coeficiente Tarifário - CT:

O CT corresponde ao Custo Total do serviço prestado para o transporte de um passageiro ao longo de um quilômetro, incluindo os tributos, e é obtido a partir da soma do Coeficiente Tarifário sem os tributos e do Cálculo dos Tributos, resultando em um valor medido em R\$/passageiro.km.

- Cálculo da Tarifa de uma linha:

Após a definição do CT, a tarifa de uma linha é o mero produto entre o coeficiente a extensão total da linha.

- Reajuste Anual:

Tanto as linhas de longa distância quanto as semi-urbanas, de curta distância, são sujeitas a reajustes anuais. A metodologia do reajuste é definida em Resoluções específicas, já que o quadro de composição dos custos é diferente para cada serviço, conforme apresentado no início.

A Resolução que trata do reajuste tarifário para o serviço de longa distância é a Resolução nº 1.627/2006.

A Resolução que trata do reajuste tarifário para o serviço semi-urbano, de curta distância, é a Resolução nº 2.130/2007. Adicionalmente, para o transporte semi-urbano, há a Resolução nº 2.132/2007, que define as regras de arredondamento da tarifa².

Basicamente, as tarifas são reajustadas por meio de uma fórmula paramétrica que leva em consideração os pesos que os diferentes custos apresentados acima têm na composição do custo por quilômetro. Para a atualização dos valores destes custos a ANTT optou por utilizar índices de preços publicados por instituições brasileiras renomadas e idôneas: o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a Fundação Getúlio Vargas e a Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), que são usados para, anualmente, medir a variação dos custos de operação das empresas.

Abaixo estão os quadros com a distribuição dos custos, dentro do custo por quilômetro, e os índices de preço usados para o reajuste anual das tarifas. As fórmulas paramétricas são apresentadas logo após.

² Todas essas resoluções podem ser encontradas no site da ANTT:

<http://www.antt.gov.br/resolucoes/resolucoes2006.asp> e <http://www.antt.gov.br/resolucoes/resolucoes2007.asp>



Agência Nacional de
Transportes Terrestres

Serviço Semi-urbano:

COMPONENTES	ÍNDICES	PESOS
Combustível	ANP / BRASIL - DIESEL	0,329990
Lubrificantes	IPA-DI Óleo Lubrificante	0,007241
Rodagem	IPA-DI Pneus para ônibus e caminhões	0,040918
Pessoal	INPC	0,386975
Peças e Acessórios	IPA-DI componentes para veículos	0,070212
Veículos e Ativos	IPA-DI Chassis com motor para ônibus	0,065807
	IPA-DI Carrocerias para ônibus	0,046396
Despesas Gerais	IPCA	0,052461
		1,000000

Serviço de Longa Distância:

COMPONENTES	ÍNDICES	PESOS
Combustível	ANP / BRASIL - DIESEL	0,231200
Lubrificantes	IPC-DI Óleo Lubrificante	0,002600
Rodagem	IPA-DI Pneus para ônibus e caminhões	0,031730
Pessoal	INPC	0,369520
Peças e Acessórios	IPA-DI componentes para veículos	0,038130
Veículos e Ativos	IPA-DI Chassis com motor para ônibus	0,169916
	IPA-DI Carrocerias para ônibus	0,119796
Despesas Gerais	IPCA	0,037110
		1,000000

Conforme exposto anteriormente, os reajustes dos dois serviços são anuais. A data de reajuste do serviço de longa distância é sempre dia 1º de julho, enquanto que o serviço semi-urbano é reajustado no último final de semana de julho.

Portanto, considerando que o reajuste do serviço de longa distância ocorre dia 1º de julho, a variação anual de custos é apurada de junho do ano anterior a maio do ano do reajuste, perfazendo doze meses. Para o serviço semi-urbano, a variação anual dos custos é apurada de junho do ano anterior a maio do ano do reajuste, perfazendo, também, doze meses. Exemplo: para o reajuste do serviço de longa distância de 2010, a variação de custos é medida de junho de 2009 a maio de 2010.

A fórmula paramétrica de reajuste anual para o serviço semi-urbano é a seguinte:

$$CC = CC_{(t-1)} \times \left\{ 1 + \left[\frac{0,329990 \times (CO_i - CO_o)}{CO_o} + \frac{0,007241 \times (LU_i - LU_o)}{LU_o} + 0,040918 \times \frac{(RO_i - RO_o)}{RO_o} + 0,386975 \times \frac{(PE_i - PE_o)}{PE_o} + 0,070212 \times \frac{(PA_i - PA_o)}{PA_o} + 0,112203 \times \frac{(VE_i - VE_o)}{VE_o} + 0,052461 \times \frac{(DGI - DGo)}{DGo} \right] \right\}$$

(179) custos serviços, 2009/10

A fórmula paramétrica de reajuste anual para o serviço de longa distância é a seguinte:

$$\begin{aligned}
 CC = & CC_{(t-1)} \times \{1 + \{0,23120 \times \frac{(CO_i - CO_o)}{CO_o} + 0,00260 \times \frac{(LU_i - LU_o)}{LU_o} + 0,03173 \\
 & \times \frac{(RO_i - RO_o)}{RO_o} + 0,36952 \times \frac{(PE_i - PE_o)}{PE_o} + 0,03813 \times \frac{(PA_i - PA_o)}{PA_o} + 0,28971 \\
 & \times \frac{(VE_i - VE_o)}{VE_o} + 0,03711 \times \frac{(DG_i - DG_o)}{DG_o}\}\}
 \end{aligned}$$

Em que:

CC = Coeficiente Calculado para o Ano do Reajuste;

CC_(t-1) = Coeficiente Tarifário do Ano Anterior;

CO_i = Preço de Combustível, DIESEL/ANP, relativo ao último mês do período de apuração;

CO_o = Preço de Combustível, DIESEL/ANP, relativo ao primeiro mês do período de apuração;

LU_i = Número Índice de Lubrificante, IPC-DI Óleo Lubrificante, relativo ao último mês do período de apuração;

LU_o = Número Índice de Lubrificante, IPC-DI Óleo Lubrificante, relativo ao primeiro mês do período de apuração;

RO_i = Número Índice de Rodagem, IPA-DI Pneus para Ônibus e Caminhões, relativo ao último mês do período de apuração;

RO_o = Número Índice de Rodagem, IPA-DI Pneus para Ônibus e Caminhões, relativo ao primeiro mês do período de apuração;

PE_i = Número Índice do INPC, para Pessoal, relativo ao último mês do período de apuração;

PE_o = Número Índice do INPC, para Pessoal, relativo ao primeiro mês do período de apuração;

PA_i = Número Índice de Peças e Acessórios, IPA-DI Componentes para Veículos, relativo ao último mês do período de apuração;

PA_o = Número Índice de Peças e Acessórios, IPA-DI Componentes para Veículos, relativo ao primeiro mês do período de apuração;

VE_i = Número Índice de Veículos, composto pelos índices IPA-DI Chassis com Motor para Ônibus (58,65%) e IPA-DI Carrocerias para Ônibus (41,35%), relativo ao último mês do período de apuração;

VE_o = Número Índice de Veículos, composto pelos índices IPA-DI Chassis com Motor para Ônibus (58,65%) e IPA-DI Carrocerias para Ônibus (41,35%), relativo ao primeiro mês do período de apuração;

DG_i = Número Índice do IPCA, para Despesas Gerais, relativo ao último mês do período de apuração;

DG_o = Número Índice do IPCA, para Despesas Gerais, relativo ao primeiro mês do período de apuração.

Apesar de a fórmula ser grande e parecer complicada, sua aplicação é bem simples. Todos os componentes de custo estão representados, devidamente balanceados pelos pesos atribuídos a

cada um. Necessita-se apenas de se conhecer os valores dos índices usados para a apuração dos custos (os índices que aparecem na segunda coluna), para que seja possível calcular sua variação no período de doze meses, posteriormente multiplicar esta variação por cada peso (os pesos estão na terceira coluna) na fórmula e somar cada resultado. Aplicando este valor sobre o coeficiente tarifário do ano anterior, teremos o coeficiente tarifário do ano corrente.

O transporte semi-urbano de passageiros possui apenas um tipo de serviço, pois sua operação é realizada com ônibus de tipo urbano: com catracas e nos quais os passageiros podem ir em pé.

O transporte de longa distância, por sua vez, pode ser realizado em diversos tipos de veículos, que configuram diferentes serviços, de acordo ao maior conforto oferecido ao passageiro. O coeficiente é estipulado para o serviço básico e as tarifas dos demais serviços são acréscimos, de acordo com a seguinte tabela:

TIPO DE SERVIÇO	ACRÉSCIMO
Convencional	Base
Executivo	43,69%
Semi-leito	58,57%
Leito sem ar-condicionado	106,24%
Leito com ar-condicionado	131,15%

Os coeficientes calculados anualmente são então transpostos para o Sistema de Gerenciamento de Permissões, que possui em sua base de dados georeferenciada todos os itinerários das linhas e as respectivas distâncias. O sistema então calcula as tarifas e a ANTT disponibiliza as consultas em seu sítio³. Ressaltamos que as tarifas apresentadas no sítio da Agência não estão com o ICMS e eventuais taxas de embarque incluídos.

³ As tarifas podem ser encontradas na seguinte página do sítio da ANTT:
<https://appweb.antt.gov.br/sgp/src.br.gov.antt/apresentacao/consultas/transp.aspx>.

Atual Coeficiente Tarifário Brasileiro para o Serviço de Longa Distância:

0,116962 R\$/pass

Atual Coeficiente Tarifário Brasileiro para o Serviço Semi-urbano:

0,065257 R\$/pass

Distribuição de Custos do Transporte de Longa Distância		
Item de Custo	Descrição	Ponderação
Combustível	Custo do óleo diesel em R\$/km	32,9990%
Lubrificantes	Custo de óleos e lubrificantes (óleo de motor, da caixa de mudança e do diferencial, fluido de freio e graxas para rolamentos e chassis) em R\$/km	0,7241%
Rodagem	Custo de rodagem em R\$/km, incluindo os pneus, certa quantidade de recapagens, as câmaras e os protetores	4,0918%
Pessoal	Custo de pessoal em R\$/km, considerando pessoal de operação, manutenção e administração e vendas	38,6975%
Peças e Acessórios	Custo de peças e acessórios, em R\$/km, associando as despesas mensais com esse item ao preço do veículo novo completo.	7,0212%
Veículos e Ativos	Compreende a depreciação e a remuneração do capital investido na empresa operadora.	11,2203%
Despesas Gerais	Custo de Despesa Gerais e Administrativas em R\$/km, incluindo água, energia elétrica, comunicações, impostos, seguro, gastos terceirizados, entre outros.	5,2461%
TOTAL		100,0000%

.km

.km

Distribuição de Custos do Transporte Semi-urbano	
Item de Custo	Descrição
Combustível	Custo do óleo diesel em R\$/litro
Lubrificantes	Custo de óleos e lubrificantes (óleo de motor, da caixa de mudança e do diferencial, fluido de freio e graxas para rolamentos e chassis) em R\$/km
Rodagem	Custo de rodagem em R\$/km, incluindo os pneus, certa quantidade de recapagens, as câmaras e os protetores
Pessoal	Custo de pessoal em R\$/km, considerando pessoal de operação, manutenção e administração e vendas
Peças e Acessórios	Custo de peças e acessórios, em R\$/km, associando as despesas mensais com esse item ao preço do veículo novo completo.
Veículos e Ativos	Compreende a depreciação e a remuneração do capital investido na empresa operadora.
Despesas Gerais	Custo de Despesa Gerais e Administrativas em R\$/km, incluindo água, energia elétrica, comunicações, impostos, seguro, gastos terceirizados, entre outros.
TOTAL	

(183) O'Ento O'ATE n'ky te es



MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 "TRANSPORTES"

ANEXO XXII
Metodología de Cálculo de Tarifa de Pasajes del Servicio de Transporte
Público de Pasajeros - Paraguai

(184) ciento ochenta y cuatro



PRESENTACION DE PARAGUAY EN LA XL SGT N° 5

METODOLOGÍA DE CÁLCULO DE TARIFA DE PASAJES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS

1. Servicio intermunicipal de transporte público de pasajeros.

1.1. Categoría de servicio "Removido":

La metodología de cálculo de tarifas de pasajes del servicio de transporte público intermunicipal **removido** de pasajeros empleada por la DINATRAN, es similar a la que era utilizada por el M.O.P.C., con la variante en la determinación de los rubros componentes de los costos operativos de depreciación e interés los cuales son calculados de acuerdo a la edad media del parque nacional de ómnibus habilitados por la DINATRAN.

Consiste básicamente en la determinación de los precios de los pasajes por tramos de rutas a partir de los costos operativos de ómnibus tipo empleados para la prestación de los servicios, utilizando el programa VOC (Vehicle Operating Cost Model), versión 3.0.

El proceso de determinación de las tarifas de pasajes incluye básicamente las siguientes etapas:

1. Determinación de los costos operativos correspondientes a dos vehículos tipos: uno con las características de un ómnibus de corta distancia y el otro con las de uno de larga distancia, para tres tipos de caminos: pavimentados, empedrados y de tierra.

Los costos operativos son calculados utilizando el programa VOC (Vehicle Operating Costs Model, Versión 3.0, 1991). Los resultados arrojados por este programa son ajustados a fin de llevar en consideración la edad real del parque automotor nacional de ómnibus para la determinación de los rubros depreciación e interés.

Los trabajos encarados en esta etapa son:

(185) (Cuentos de transporte y costo)



Dirección Nacional
de Transporte

AUTO N° 8. Med. 81100010 km 14
Teléfono: 582145

- a. Relevamiento de precios de los componentes de costos: gas oil, lubricantes, cubiertas, cámaras, protectores, recapado de cubiertas, mano de obra de conducción y mantenimiento, seguros, gastos varios.
 - b. Actualización de la composición por edad del parque automotor nacional de ómnibus habilitados.
 - c. Procesamiento de datos recabados, carga de los mismos en el programa VOC, obtención de costos operativos arrojados por dicho programa.
 - d. Ajuste de los componentes depreciación e interés a fin de considerar la edad real del parque automotor e inclusión del IVA y beneficio empresarial en los costos operativos finales. Determinación de los costos operativos finales .
2. Determinación de los pasajes básicos correspondientes a los distintos tramos componentes de los itinerarios permitidos, los que resultan de aplicar la siguiente fórmula:

$$P_{bás} = (d_p \times CO_p + d_e \times CO_e + d_t \times CO_t) / p_i$$

Siendo:

$P_{bás}$ = pasaje básico en un tramo cualquiera.
 d_p, d_e, d_t = distancias de subtramos de pavimento, empedrado y tierra componentes del tramo total, respectivamente.
 CO_p, CO_e, CO_t = costos operativos en pavimento, empedrado y tierra, respectivamente.
 p_i = cantidad de pasajeros equivalentes por viaje en el tramo.

Los costos operativos utilizados son los del vehículo tipo de corta distancia para tramos de hasta 100 km de longitud y los del vehículo tipo de larga distancia para tramos de más de 100 km.

3. Determinación de los pasajes finales por tramos, los que no incluyen tasa de embarque de terminales, que resultan de aplicar los techos de variación establecidos por el Consejo y los criterios de pasaje mínimo y de redondeo.

El pasaje mínimo que se adopta es el valor de la tarifa mínima vigente para el área metropolitana de Asunción.

El criterio de redondeo es el siguiente: para pasajes hasta 2000 G de 50 en 50 y para mayores que 2000 de 100 en 100.

1.2. Categoría de servicio "Directo":



Las tarifas para los servicios intermunicipales de categoría directo se calculan aplicando un plus de 100% sobre las tarifas del servicio removido, conforme a lo establecido en el art. 81 la Res. del Consejo N° 304/04.

1.3. Categoría de servicio “Ejecutivo”:

Las tarifas para los servicios intermunicipales de categoría ejecutivo se calculan aplicando un plus de 30% sobre las tarifas del servicio directo, conforme a lo establecido en el art. 81 la Res. del Consejo N° 304/04.

2. Servicio internacional de transporte público de pasajeros.

2.1. Servicios de categorías: económico, convencional, diferencial y ejecutivo.

La tarifa internacional resulta de la suma de las correspondientes a los tramos componentes, desarrollados en los países atravesados por los servicios.

La componente tarifaria del tramo paraguayo resulta de la aplicación, a la longitud del itinerario desarrollado en el territorio paraguayo, del coeficiente tarifario paraguayo respectivo.

La componente tarifaria del tramo extranjero de destino es la establecida por el país de destino.

Para el servicio que se realiza en tránsito por terceros países, la componente tarifaria del tramo paraguayo se determina aplicando el coeficiente tarifario paraguayo a la suma del tramo nacional más el 50 % de la longitud del tramo desarrollado dentro del territorio en tránsito; aplicándose este mismo criterio para la componente del tramo extranjero de destino.

Expresado en términos matemáticos se tiene:

$$T = ct_{py} * d_{py} + 0,5 * ct_{py} * d_t + 0,5 * ct_{dest} * d_t + ct_{dest} * d_{dest}$$

Siendo:

T = Tarifa correspondiente a un servicio internacional entre Paraguay y otro país de destino.

ct_{py} = Coeficiente tarifario de Paraguay (en G/pas-km), igual a: para servicio económico “ ct_{ec} ”, para el convencional “ ct_c ”, para el diferencial “ ct_{di} ” y para el ejecutivo (ct_{ej}).

d_{py} = Distancia en km correspondiente al tramo componente del itinerario total desarrollado en territorio paraguayo.

(187) C. E. A. B. O. C. A. T. E. N. D. O. Y. S. E. T. E.

d_i = Distancia en km correspondiente al tramo componente del itinerario total desarrollado en el territorio transitado por un tercer país intermedio entre el origen y el destino.

ct_{dest} = Coeficiente tarifario del país de destino (en G/pas-km).

d_{dest} = Distancia en km correspondiente al tramo componente del itinerario total desarrollado en el territorio del país de destino.

El coeficiente tarifario básico (ct_b) correspondiente al tramo paraguayo es el resultante del cociente entre el costo operativo en pavimento correspondiente al servicio nacional removido de transporte público de pasajeros de larga distancia y la cantidad de pasajeros por viaje de 42 .

Los coeficientes tarifarios paraguayos correspondientes a las distintas categorías de servicio internacional son :

Para el servicio **convencional** (ct_c): El coeficiente tarifario básico incrementado en 100 %, igual al utilizado para la determinación de las tarifas nacionales de categoría directo. Es decir:

$$ct_c = 2 * ct_b .-$$

Para el servicio **económico** (ct_{ec}): El coeficiente tarifario correspondiente al servicio convencional reducido en 25 % (XII Reunión Bilateral Paraguay – Argentina). Es decir:

$$ct_{ec} = 1,5 * ct_b .-$$

Para el servicio **ejecutivo** (ct_{ej}): El coeficiente tarifario correspondiente al servicio convencional incrementado en 30 %, igual a lo establecido para esta categoría en el art. 81 de la Res. Consejo 304/04. Vale decir:

$$ct_{ej} = 2,6 * ct_b .-$$

Para el servicio **diferencial** (ct_{df}): La media entre el coeficiente tarifario del servicio convencional y la del servicio ejecutivo. O sea:

$$ct_{df} = 2,3 * ct_b .-$$

2.2. Servicio internacional fronterizo.

Para el servicio internacional **fronterizo común o convencional**: la tarifa resulta de aplicar el mismo procedimiento señalado en 2.1, pero utilizando como coeficiente tarifario para el tramo paraguayo el resultante del cociente entre el costo operativo en pavimento correspondiente al servicio nacional removido de transporte público de pasajeros de corta distancia y una cantidad de pasajeros por viaje que se actualiza anualmente según el movimiento de

pasajeros registrado por las regionales de la DINATRAN (Pto. Falcón, Ciudad del Este, Encarnación y Salto del Guairá), multiplicado por dos (2).

Para el servicio internacional **fronterizo diferencial**: la tarifa resulta de aplicar el mismo procedimiento señalado en 2.1, pero utilizando como coeficiente tarifario para el tramo paraguayo el equivalente al coeficiente tarifario correspondiente al servicio internacional fronterizo común o convencional incrementado en veinte (20) por ciento.

Coefficientes de consumo por kilómetro de rubros componentes de los costos, proveídos por el programa VOC.

1. Servicio de corta distancia

RUBROS	PAVIMENTO	EMPEDRADO	TIERRA
Combustible (l)	0,29414	0,32166	0,32631
Lubricantes (l)	0,00345	0,00428	0,00458
Equipo de rodaje (unid.)	0,00013	0,00014	0,00015
Mano obra de conducción (h)	0,025	0,02857	0,02857
Mano de obra de mantenimiento (h)	0,01105	0,01793	0,02114
Repuestos (% precio del vehículo)	0,00012	0,00015	0,00015

2. Servicio de media y larga distancia

RUBROS	PAVIMENTO	EMPEDRADO	TIERRA
Combustible (l)	0,31873	0,33949	0,35375
Lubricantes (l)	0,00345	0,00428	0,00458
Equipo de rodaje (unid.)	0,00013	0,00014	0,00015
Mano obra de conducción (h)	0,01667	0,02222	0,025
Mano de obra de mantenimiento (h)	0,01105	0,01793	0,02114
Repuestos (% precio del vehículo)	0,00012	0,00015	0,00015

(189) ciento ochenta y nueve



Para la determinación de los rubros depreciación y remuneración del capital inmovilizado (interés), se utiliza el método lineal, considerándose una vida útil del bus de 10 años y 20 % de valor residual. La tasa utilizada para la remuneración del capital es del 12% anual. Los coeficientes relativos a estos rubros varían de acuerdo a la edad media del parque nacional, que es actualizada para cada cálculo, o al menos una vez por año.

Para la determinación de los costos indirectos se consideran los gastos en concepto de: servicios básicos (electricidad, agua, teléfono), alquileres, papelería y útiles de oficina, tasas y cánones diversos (habilitación de bus, explotación de línea, patente municipal, patente comercial, uso de dársena), inspección técnica, seguros, peaje, gastos de inscripción en el RUA, gastos en personal administrativo y de tráfico.

ANEXO XXIII
Resolução nº 257/2009 da Secretaria de Transportes e as Notas da CNRT nos
5078/2009, 1095/2010 e 1825/2010 - Argentina

(191) Centro de Estudos e Desenvolvimento

Buenos Aires, 22 de diciembre de 2009.

**SR. PRESIDENTE DE LA
CAMARA EMPRESARIA DE LARGA DISTANCIA (CELADI)**
Sr. Mario VERDEGUER

De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigir la presente a los fines de manifestarle que en función de los estudios efectuados por esta Comisión se ha determinado, en un todo conforme con lo dispuesto por la Resolución N° 257/09 de la Secretaría de Transporte, que la Base Tarifaria Media (BTM) actual por kilómetro es de \$ 0,17972 y que a partir del 1° de enero de 2010 se determinarán los apartamientos que pudieren existir respecto de la misma.

En función de ello, el cálculo de las tarifas máximas y mínimas de cada categoría de los servicios de transporte automotor de pasajeros por carretera de carácter interjurisdiccional deberá realizarse en función de la fórmula consignada en el Anexo I de la mencionada Resolución.

Para mejor esclarecimiento del tema se desarrolla el siguiente ejemplo:

Cálculo de la Base Tarifaria según Resolución 257/09

1. Parámetros de cálculo

Base Tarifaria Media (BTM)	0,17972 \$ / Km.
Factor de Estacionalidad Fe	1,1
Base Tarifaria Aplicación (BTA)	0,197692 \$ / Km.
Adicional gastronómico	0
Factores de variación	
- Tarifa máxima	1,10
- Tarifa mínima	0,85

CNRT

COMISION NACIONAL DE
REGULACION DEL TRANSPORTE

Ejemplo:	
Buenos Aires - Paraná	
Distancia	500 Km.
Cargo Terminal	0,298 \$ / Pas.
Tarifas Categoría Semicama:	
Máxima	109,00 \$ / Pas.
Mínima	84,30 \$ / Pas.

Valores de Di (diferencias entre categorías)	
Común	-29%
Común con aire acond.	-15%
Semicama	0
Cama ejecutivo	14%
Cama suite	32%

Tarifas resultantes	Máxima	Mínima
Común	77,50	60,00
Común con aire acond.	92,70	71,70
Semicama	109,00	84,30
Cama ejecutivo	124,30	96,10
Cama suite	143,80	111,20

Asimismo, corresponde mencionar que la citada Resolución prevé importantes sanciones por incumplimiento en la aplicación de las tarifas máximas y mínimas, motivo por el cual vengo a solicitarle la mayor colaboración en dar a publicidad tal circunstancia entre sus asociadas de manera de evitar la aplicación de penalidades.

Sin otro particular, lo saludo atentamente.

Dr. ANTONIO EDUARDO SICARO
INTERVENTOR
COMISION NACIONAL DE
REGULACION DEL TRANSPORTE

Secretaría de Transporte

TRANSPORTE POR AUTOMOTOR DE PASAJEROS

Resolución 257/2009

Establécense nuevos valores de referencia para cada una de las categorías de servicios de transporte público interurbano de pasajeros por el modo automotor, según lo establecido en el Decreto N° 2407/02.

Bs. As., 24/11/2009

VISTO el Expediente N° S01:0076430/2009 del Registro del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS, el Decreto N° 2407 de fecha 26 de noviembre de 2002 y la Resolución N° 726 de fecha 26 de septiembre de 2008, y

CONSIDERANDO:

Que mediante el Decreto N° 2407 de fecha 26 de noviembre de 2002 se declaró el estado de emergencia del transporte automotor de pasajeros por carretera de carácter interjurisdiccional que se desarrolla en todo el territorio de la Nación por operadores sujetos a la competencia de la Autoridad Nacional.

Que por el Artículo 6° del mencionado decreto se aprobaron las "NORMAS Y CARACTERISTICAS GENERALES RELATIVAS A LA RECATEGORIZACION DE LOS VEHICULOS Y A LA APLICACION DE BANDAS TARIFARIAS DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE AUTOMOTOR DE PASAJEROS POR CARRETERA DE CARACTER INTERJURISDICCIONAL QUE SE DESARROLLA EN TODO EL TERRITORIO DE LA NACION" y se dispuso que la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS, en su carácter de Autoridad de Aplicación conforme lo estatuido en el Artículo 14 del Decreto N° 2407/02, puede modificar estas normas en el supuesto que fundadas razones de interés público lo requieran.

Que a través de las resoluciones Nros. 608 de fecha 1° de agosto de 2006, 498 de fecha 21 de agosto de 2007 y 726 de fecha 26 de septiembre de 2008, todas ellas de la SECRETARIA DE TRANSPORTE, se estableció la aplicación de valores adicionales a la tarifa de referencia dispuesta por el Artículo 7° del Anexo II del Decreto N° 2407/02.

Que sin perjuicio de lo precedentemente expuesto por la Resolución N° 726/08 se consignó la necesidad de profundizar el análisis de la metodología de precios con estudios específicos para la aplicación futura de las tarifas de referencia de larga distancia, de manera tal de que se puedan trasladar beneficios de la competencia a corredores no competitivos y evitar conductas predatorias de precios que podrían afectar la prestación del servicio.

Que a tales efectos se instruyó a la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE organismo descentralizado actuante en el ámbito de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS, para que efectúe el relevamiento de las tarifas medias en mercados competitivos, comportamiento estacional y competencia por corredor y a partir del mismo eleve para intervención de esta autoridad la estructura tarifaria que, a su criterio, permita la aplicación de la tarifa media del mercado y su traslado en caso de corresponder a la tarifa de referencia resultante.

Que además se le encomendó, en concordancia con lo mencionado en el considerando precedente, la elevación de la propuesta de metodología que permita racionalizar la aplicación de lo establecido por el Artículo 7° Inciso b) del Anexo II del Decreto N° 2407/02, referido a las deducciones que pueden realizar las empresas prestatarias, y el Punto V del Inciso a) relacionado a los adicionales por la prestación de los servicios gastronómicos.

Que en el marco de dicho mandato la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE presentó el Informe obrante en el Expediente citado en el Visto, mediante el cual expone los aspectos técnicos, económicos y jurídicos que motivaron el mecanismo propuesto por ella y por el que se logra capturar los precios medios generados por la competencia, beneficiando a los usuarios actuales y futuros, sobre la base de principios de tarifación eficiente.

Que entre las precisiones mencionadas en dicho Informe cabe señalar la relacionada a la caracterización

del transporte de larga distancia, el cual posee una capacidad instalada, es decir ómnibus puestos a disposición del servicio, que permiten canalizar los picos de demanda estacionales, sean viernes, sábados y domingos, períodos vacacionales o fines de semana largos.

Que en función de ello, entre los pasajeros de temporada alta existe una elevada proporción de viajeros poco frecuentes, contrariamente a lo que sucede en temporada baja donde hay una mayor proporción de viajeros frecuentes.

Que esto conlleva a mencionar que la estacionalidad constituye un importante parámetro del sector y si bien la tarifa por kilómetro es un elemento que permite calcular la adecuada cobertura de los costos de viaje, correspondería adicionársele un factor corrector que contemple la mayor inversión que enfrenta el aumento estacional de la oferta a ser aplicado sólo en períodos estacionales, por cuanto si dicho coeficiente se utilizara en períodos no estacionales se estaría en presencia de una tarifa superior, que incluiría los costos de la mayor inversión señalada, y serían los usuarios más frecuentes los que cargarían los costos de capacidad necesarios para los períodos estacionales, lo cual no resulta justo.

Que la nueva estructura tarifaria permitirá la aplicación de la base media del mercado, a partir de la determinación de la tarifa media, por kilómetro y categoría de mercado, obtenida de los valores de tarifa del conjunto de los corredores competitivos que conformen una determinada muestra relevada.

Que se considera pertinente a los fines de evitar tarifas predatorias, que el descuento a aplicar para obtener la tarifa mínima de cada categoría de servicio no resulte superior al QUINCE POR CIENTO (15%), o el que en un futuro se determine, y que la tarifa máxima de la banda no exceda el valor de la tarifa media relevada con los adicionales por categoría en un DIEZ POR CIENTO (10%), racionalizándose de esta manera los alcances del Inciso b) y el Punto V del Inciso a) del Artículo 7º del Anexo II del Decreto Nº 2407/02.

Que por todo lo expuesto, corresponde aprobar una nueva metodología que redundará en la aplicación de tarifas que reflejen el verdadero costo económico de la prestación del servicio y donde no existe transferencia de ingresos entre los diferentes actores del sistema, en un claro cumplimiento del principio de justicia que debe primar como objetivo de la regulación, además de velar por el interés público comprometido.

Que la SUBSECRETARIA DE COORDINACION Y CONTROL DE GESTION del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS ha asumido la intervención previa prevista en la Resolución Nº 2000 de fecha 19 de diciembre de 2005 del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS.

Que la DIRECCION GENERAL DE ASUNTOS JURIDICOS dependiente de la SUBSECRETARIA LEGAL del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS ha tomado la intervención de su competencia.

Que la presente medida se dicta en virtud de las atribuciones conferidas por los artículos 6º y 14 del Decreto Nº 2407/02.

Por ello,

EL SECRETARIO DE TRANSPORTE

RESUELVE:

Artículo 1º — Determinase que la Tarifa de Referencia prevista por el Artículo 7º del Anexo II del Decreto Nº 2407 de fecha 26 de noviembre de 2002 se calculará en función de la Base Tarifaria de Aplicación (BTA) que surja de la tarifa media por KILOMETRO (Km) relevada conforme lo dispuesto en el ANEXO I que forma parte integrante de la presente resolución y la metodología que se aprueba por el artículo siguiente.

Art. 2º — Apruébase como metodología de cálculo para el relevamiento de las tarifas medias de los servicios de transporte automotor de pasajeros por carretera de carácter interjurisdiccional el procedimiento que como ANEXO II forma parte integrante de la presente resolución.

Art. 3º — Instrúyese a la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE, organismo descentralizado actuante en el ámbito de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS para que, trimestralmente y en

concordancia con lo dispuesto en los artículos precedentes, proponga la Base Tarifaria de Aplicación (BTA) y eleve para intervención de esta autoridad el informe pertinente.

Art. 4º — Las empresas operadoras de los servicios de transporte automotor de pasajeros por carretera de carácter interjurisdiccional, comprendidos en el Anexo II del Decreto N° 2407 de fecha 26 de noviembre de 2002, deberán aplicar las tarifas que surjan en virtud de lo establecido por la presente resolución, bajo apercibimiento de la aplicación de las sanciones que pudieren corresponder. Sin perjuicio de ello, la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE deberá informar a esta autoridad respecto de los incumplimientos en que incurrieren las empresas en relación con la presente a los fines de disponer la disminución o suspensión de la asignación de cupo de combustible a precio diferencial a las empresas involucradas.

Art. 5º — Instrúyese a la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE para que, realice un estudio de las tarifas de otras modalidades de transporte, a los efectos de elevar a la SECRETARIA DE TRANSPORTE la propuesta de coordinación tarifaria que evite competencias que puedan afectar las condiciones económicas de los servicios de transporte automotor de pasajeros por carretera de carácter interjurisdiccional.

Art. 6º — La presente resolución entrará en vigencia a partir de su publicación en el Boletín Oficial.

Art. 7º — Notifíquese a las Entidades Representativas del Transporte Automotor de Pasajeros. Cumplido, gírese a la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE.

Art. 8º — Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese. — Juan P. Schiavi.

ANEXO I

TARIFA DE REFERENCIA

I. ESTRUCTURA TARIFARIA

La Tarifa de Referencia prevista por el Artículo 7º del Anexo II del Decreto N° 2407 de fecha 26 de noviembre de 2002 se calculará en función de la Base Tarifaria de Aplicación (BTA) que surja de la tarifa media por KILOMETRO (Km) relevada a partir de los siguientes pasos:

a) Determinación de la tarifa media del mercado

Obtenidos los valores de tarifa del conjunto de los corredores competitivos que conformen la muestra relevada, se calculará la tarifa media por KILOMETRO (Km) y por categoría de servicio.

b) Traslado a la Base Tarifaria de Aplicación

Se tomará como base tarifaria media a la tarifa media por KILOMETRO (Km) del mercado, correspondiente a la categoría de servicio con mayor participación en el mercado en cantidad de servicios relevados.

c) Modificación de la Base Tarifaria de Aplicación

Cuando la base tarifaria media relevada para la categoría de mayor participación en el mercado en cantidad de servicios, supere en un CINCO POR CIENTO (5%) el valor de la base tarifaria de aplicación vigente, corresponderá considerar la procedencia de su modificación.

Cuando esta situación se produzca en los meses que contienen períodos estacionales, se considerará tal efecto.

d) Límites inferiores

Se considera pertinente que el descuento a aplicar para obtener la tarifa mínima de cada categoría de servicio, no resulte superior al QUINCE POR CIENTO (15%), de lo contrario se presume estar frente a tarifas predatorias. Sin perjuicio de ello, este porcentaje se determinará teniendo en cuenta las condiciones de competencia existentes.

e) Factor de estacionalidad

Representa el valor a considerar sólo en períodos estacionales que afectan la base tarifaria. Dicho valor no podrá ser superior a UNO COMA DIEZ (1,10) hasta tanto los estudios permanentes de la demanda determinen el comportamiento real de la variación estacional y el mismo se irá especificando en función del comportamiento del consumo que determina la estacionalidad. Superado el momento en el que se verifique el pico de demanda, las empresas deberán retrotraer la tarifa a la existente previamente a la aplicación del factor por estacionalidad.

f) Adicionales autorizados

Las tarifas podrán ser afectadas por un valor fijo por pasaje representativo de servicios adicionales y/o costos relacionados a prestaciones específicas.

II. BASE TARIFARIA DE APLICACION (BTA)

La Base Tarifaria de Aplicación (BTA) se calcula afectando a la Base Tarifaria Media (BTM) del mercado con el Factor de Estacionalidad (Fe) en los períodos en que se verifican picos estacionales de demanda, de la siguiente manera:

$$BTA = BTM * F_e$$

El Factor de estacionalidad (Fe) es el valor a considerar sólo en períodos estacionales que afectan la Base Tarifaria Media. Dicho valor no podrá ser superior a UNO COMA DIEZ (1,10) hasta tanto los estudios permanentes de la demanda determinen el comportamiento real de la variación estacional y el mismo se irá especificando en función del comportamiento del consumo que determina la estacionalidad. Superado el momento en el que se verifique el pico de demanda, las empresas operadoras de los servicios de transporte automotor de pasajeros deberán retrotraer la tarifa a la existente previamente a la aplicación del coeficiente por estacionalidad. El valor inicial de Fe es de UNO COMA DIEZ (1,10).

Para calcular las tarifas de cada categoría se aplicará la siguiente fórmula:

$$\text{Tarifa máxima}_i: T_{\max_i} = [BTA (1 + D_i)] * d * F_{\max} + AA$$

$$\text{Tarifa mínima}_i: T_{\min_i} = [BTA (1 + D_i)] * d * F_{\min} + AA$$

Donde: BTA = Base Tarifaria de Aplicación

D_i = Diferencia porcentual entre los adicionales establecidos para la categoría i y la categoría base adoptada.

d = Distancia en KILOMETROS (Kms) entre las localidades entre las que se desplaza el usuario, será la estrictamente necesaria para el traslado del usuario desde el origen de su viaje hasta el destino del mismo, sin considerar los ingresos y egresos a las localidades intermedias del recorrido.

F_{\max} = Factor de variación correspondiente a la tarifa máxima = 1,10

F_{\min} = Factor máximo de variación correspondiente a la tarifa mínima $< o = 0,85$

AA = Adicionales autorizados que afectan a las tarifas a través de un valor fijo por pasaje representativo de servicios adicionales y/o costos relacionados a prestaciones específicas.

En el cálculo de la tarifa no se admiten adicionales por tipo, planimetría ni localización de camino.

Sobre estas tarifas de referencia se adicionará los cargos de terminal y de seguridad, cuando la tarifa se refiera a servicios cuyos orígenes tengan lugar de partida estaciones terminales que hayan implementado programas de seguridad y control aprobados.

CUADRO DE DIFERENCIAS EN ADICIONALES

Inciso a) Artículo 7º del Anexo II del Decreto Nº 2407/2002 - Base Categoría semicama

CATEGORIA	Adicionales (A) Decreto 2407/02	Diferencias (D) en base semicama
	Max	Max
Común:	0%	-29%
Común c/aire acondicionado	20%	-15%
Semi-Cama	40%	0%
Cama-Ejecutivo	60%	14%
Cama-Suite	85%	32%

ANEXO II

PROCEDIMIENTO PARA EL RELEVAMIENTO DE TARIFAS

1. Selección de mercados

La actividad del transporte automotor de pasajeros por carretera de carácter interjurisdiccional se verifica en los denominados corredores de tráfico. Un corredor es una franja geográfica que sigue un flujo de tránsito direccional general y que conecta generadores importantes de viaje. Habida cuenta que se requiere definir cuales son los mercados que resultan competitivos, la C.N.R.T. deberá analizar los distintos corredores a efectos de determinar en qué casos debe considerarse que se está en presencia de un mercado competitivo.

Los criterios de clasificación deben incluir la consideración de los siguientes parámetros:

1. Población servida
2. Infraestructura utilizada
3. Volumen de tráfico
4. Concurrencia de empresas y grupos empresarios operadores
5. Características estacionales

La verificación del cumplimiento de las premisas que permiten efectuar la clasificación de los corredores para obtener la muestra se realizará conjuntamente con el relevamiento de las tarifas.

2. Relevamiento de tarifas

Una vez definidas las características de los corredores, se deberá realizar la recolección de los valores de la tarifa en los mismos, para todos los servicios presentes, identificando a estos con su categoría, horario de prestación y características adicionales tales como las características del catering y de la existencia de personal auxiliar a bordo.

El relevamiento puede efectuarse en las distintas bocas de expendio de los pasajes, que incluyen:

1. Boletería
2. Internet
3. Consulta telefónica
4. Solicitud de boletos al abandono del servicio.

3. Tratamiento de los datos: Criterio de selección de corredores para la determinación de un mercado competitivo.

El corredor es una franja geográfica que sigue un flujo de tránsito direccional general y que conecta generadores importantes de viaje.

Los criterios refieren al estudio de las localidades servidas, de las vinculaciones viales consideradas y de las características del tráfico intercambiado entre pares, como sigue:

a. Clasificación de los centros urbanos

Para esta tarea, interesan la población de los centros urbanos y su jerarquía en el ordenamiento político jurisdiccional.

a) Por población

Según el estudio PNUD 92/002, los centros urbanos se dividen en:

- Primarios: cuya población es mayor de CIENTO CINCUENTA MIL (150.000) habitantes.
- Secundarios: cuya población está entre CIENTO CINCUENTA MIL (150.000) y CINCUENTA MIL (50.000) habitantes.
- Terciarios: cuya población es menor a CINCUENTA MIL (50.000) habitantes.

b) Por división política (distrito):

Según este criterio, las posibilidades son:

- Primarios: son las capitales de provincia.
- Secundarios: son las cabeceras de departamento o partido.
- Terciarios: conjunto de centros urbanos no comprendidos en las definiciones anteriores.

b. Clasificación de la infraestructura utilizada

En este caso, se asume que la calidad de los caminos es homogénea, por lo que sólo se considerará la distancia entre centros urbanos. Así las vinculaciones pueden ser:

- a) Corta distancia: longitud de la vinculación inferior a QUINIENTOS KILOMETROS (500 Km).
- b) Media distancia: longitud de la vinculación comprendida entre QUINIENTOS y MIL KILOMETROS (500 Km) y MIL (1.000 Km).
- c) Larga distancia: longitud de la vinculación superior a MIL KILOMETROS (1.000 Km).

c. Clasificación del tráfico entre centros urbanos

a) Volumen de tráfico:

De acuerdo a la oferta total medida en frecuencias semanales medias ponderadas anuales de servicios de transporte de pasajeros por automotor de jurisdicción nacional.

- Primarios: las frecuencias semanales superan los QUINIENTOS (500) servicios semanales.
- Secundarios: las frecuencias semanales se ubican entre los QUINIENTOS (500) y los CIEN (100) servicios semanales.
- Tercianos: comprende el resto de las vinculaciones.

b) Concurrencia de empresas operadoras:

De acuerdo a la cantidad de operadores existentes en cada corredor, según dos criterios:

- Nominal: se considera cada Empresa operadora por separado
- Grupal: se agrupan las empresas operadoras según el grupo empresario al que respondan.

Así, un corredor podría ser considerado según el criterio grupal:

- ✓ En plena competencia, operan CUATRO (4) o más grupos empresarios.
- ✓ En competencia restringida, operan entre TRES (3) y DOS (2) grupos empresarios.
- ✓ Monopolio: opera sólo grupo empresario o empresa.

De acuerdo a la distribución de la oferta total entre los operadores existentes en cada corredor, según el criterio nominal:

- En plena competencia: ninguna de las participaciones porcentuales de los grupos presentes en la oferta supera el TREINTA Y CINCO POR CIENTO (35%).
- En competencia restringida, alguna de las participaciones porcentuales de los grupos presentes en la oferta se encuentra entre el TREINTA Y CINCO POR CIENTO (35%) y el SETENTA Y CINCO POR CIENTO (75%).
- Monopolio: La participación de uno solo de los grupos empresarios supera el SETENTA Y CINCO POR CIENTO (75%).

A los fines estadísticos, en caso de observarse mayor concentración se eliminará parte del universo del sector concentrado.

d. Clasificación de los corredores

A su vez, los corredores se dividen según:

a) Población:

- Troncales: vinculan centros urbanos primarios entre sí.
- Secundarios: vinculan centros urbanos primarios y secundarios entre sí.
- Terciarios: comprende el resto de los vínculos probables: centros urbanos secundarios y terciarios y terciarios entre sí.

b) Oferta de categorías de servicio:

De acuerdo a la cantidad de categorías de servicio diferentes existentes en cada corredor:

- No categorizado: sólo incluye una categoría

- Categorizado: incluye dos o más categorías

c) Características estacionales:

De acuerdo al comportamiento estacional de la oferta, referida en general al componente turístico del propósito de los viajes involucrados:

- Estacional: La variación de oferta supera el VEINTICINCO POR CIENTO (25%) entre las temporadas alta y baja.
- No estacional: La variación de oferta no supera el VEINTICINCO POR CIENTO (25%) entre las temporadas alta y baja.

d) Condiciones de elegibilidad

Los corredores que integran el panel a controlar deben reunir las siguientes condiciones:

- Por población: Troncal.
- Por distancia: Se considera un conjunto de servicios cuya distancia media sea similar a la registrada para el sector en su conjunto.
- Por concurrencia: en plena competencia.
- Por estacionalidad: se considera un conjunto de servicios cuya estacionalidad sea similar a la registrada para el Sector en su conjunto.

4. Publicidad

Los datos relevados estarán a disposición de los actores y usuarios del sistema.

5. Mecanismos de control

Los mecanismos de control constituyen un conjunto de incentivos negativos, que tienen como objetivo desalentar posibles conductas entre los operadores que desnaturalicen el presente mecanismo, y que incluyen:

i. Evitar extremos no deseados

Para calcular el valor de la Base Tarifaria Media (BTM) del mercado que integre la Base Tarifaria de Aplicación (BTA) se utilizará la distribución normal u otra alternativa que permita eliminar valores extremos, evitando de esta forma la distorsión de los valores medios.

ii. Temporalidad del mecanismo. Período de revisión tarifaria.

El presente mecanismo de determinación de la tarifa media podrá variar si la situación del mercado competitivo genera distorsiones significativas que afecten el método estadístico.

CNRTCOMISIÓN NACIONAL DE
REGULACIÓN DEL TRANSPORTE

NOTA CNRT (I) 1095/10

Buenos Aires, 31 de mayo de 2010.

SRES.**EMPRESA PERMISIONARIA**

De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigir la presente a los fines de manifestarle que en función de los estudios efectuados por esta Comisión se ha determinado, en un todo conforme con lo dispuesto por la Resolución N° 257/09 de la Secretaría de Transporte, que la Base Tarifaria Media (BTM) actual por kilómetro, aplicable a partir del 1° de junio de 2010, es de \$ 0,206878.

En función de ello, el cálculo de las tarifas máximas y mínimas de cada categoría de los servicios de transporte automotor de pasajeros por carretera de carácter interjurisdiccional deberá realizarse en función de la fórmula consignada en el Anexo 1 de la mencionada Resolución y teniendo en cuenta los siguientes datos:

Cálculo de la Base Tarifaria según Resolución 257/09**1. Parámetros de cálculo**

Base Tarifaria Media (BTM)	0,20687 \$ / Km.
Factor de Estacionalidad Fe (*)	1,05
Base Tarifaria Aplicación (BTA)	0,21701 \$ / Km.
Adicional gastronómico	0
Factores de variación	
- Tarifa máxima	1,10
- Tarifa mínima	0,86



Base Tarifaria a solicitar según categoría de servicio

Categoría	Diferencia	Base Tarifaria
Común	- 29,0 %	0,15404
Común c/aire acondicionado	- 15,0 %	0,18449
Semi - Cama	0,0 %	0,21701
Cama - Ejecutivo	14,0 %	0,24737
Cama - Suite	32,0 %	0,28649

Factores mensuales de Estacionalidad

Mes	Fa
Junio	1,05
Julio	1,10
Agosto	1,05
Septiembre	1,00
Octubre	1,05
Noviembre	1,00
Diciembre	1,10

Asimismo, corresponde mencionar que la citada Resolución prevé importantes sanciones por incumplimiento en la aplicación de las tarifas máximas y mínimas, motivo por el cual vengo a solicitar la mayor colaboración en dar a publicidad tal circunstancia entre sus asociados de manera de evitar la aplicación de penalidades.

Sin otro particular, lo saludo atentamente.



Dr. ANTONIO EDUARDO SICARD
 INTERVENTOR
 COMISION NACIONAL DE
 REGULACION DEL TRANSPORTE

NOTA C.N.R.T. (I) Nº **1825/10**
Buenos Aires, 10 de septiembre de 2010.

SR. PRESIDENTE DE LA
CAMARA EMPRESARIA
DE AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS (CEAP)
Sr. Daniel MILLACI

De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigir la presente a los fines de manifestarle que en función de los estudios efectuados por esta Comisión se ha determinado, en un todo conforme con lo dispuesto por la Resolución Nº 257/09 de la Secretaría de Transporte, que la Base Tarifaria Media (BTM) actual por kilómetro, aplicable a partir del 1º de septiembre de 2010, es de \$ 0,2376705.

En función de ello, el cálculo de las tarifas máximas y mínimas de cada categoría de los servicios de transporte automotor de pasajeros por carretera de carácter interjurisdiccional deberá realizarse en función de la fórmula consignada en el Anexo I de la mencionada Resolución y teniendo en cuenta los siguientes datos:

Cálculo de la Base Tarifaria según Resolución 257/09

1. Parámetros de cálculo

Base Tarifaria Media (BTM)	0,2376705 \$ / Km.
Factor de Estacionalidad Fe (*)	1,05
Base Tarifaria Aplicación (BTA)	0,24955403 \$ / Km.
Adicional gastronómico	0
Factores de variación	
- Tarifa máxima	1,10
- Tarifa mínima	0,95

(*) La estacionalidad estimada para el último semestre es el siguiente: junio/10: 1,05 - julio/10: 1,10 - agosto/10: 1,05 - septiembre/10: 1,05 - octubre/10: 1,05 - noviembre/10: 1 - y diciembre/10: 1,10.



CNRT
COMISION NACIONAL DE
REGULACION DEL TRANSPORTE

Asimismo, corresponde mencionar que la citada Resolución prevé importantes sanciones por incumplimiento en la aplicación de las tarifas máximas y mínimas, motivo por el cual vengo a solicitarle la mayor colaboración en dar a publicidad tal circunstancia entre sus asociadas de manera de evitar la aplicación de penalidades.

Sin otro particular, lo saludo atentamente.



Dr. ANTONIO EDUARDO SICARIO
INTERVENTOR
COMISION NACIONAL DE
REGULACION DEL TRANSPORTE



MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 "TRANSPORTES"

ANEXO XXIV
Idade da Frota Brasileira habilitada para o Transporte Internacional de
Passageiros

(206) *2021/10/20*



**TRANSPORTE REGULAR
FROTA BRASILEIRA POR PAÍS**

PAÍS	CATEGORIA	FROTA	IDADE MEDIA
ARG	CONVENCIONAL	60	13
ARG	EXECUTIVO	71	14
ARG	LEITO	18	15
ARG	SEMI-URBANO	4	16
BOL	CONVENCIONAL	8	4
CHL	CONVENCIONAL	7	13
CHL	EXECUTIVO	44	12
PRY	CONVENCIONAL	29	8
PRY	DOUBLE-DECK	1	10
PRY	EXECUTIVO	100	12
PRY	LEITO	15	14
PRY	SEMI-LEITO	5	7
PRY	SEMI-URBANO	11	14
URY	CONVENCIONAL	6	9
URY	EXECUTIVO	6	9
URY	LEITO	6	8
URY	SEMI-LEITO	4	9
URY	SEMI-URBANO	4	15
VEN	CONVENCIONAL	1	13
VEN	EXECUTIVO	9	13

Fonte: ANTT 2010



**TRANSPORTE REGULAR
FROTA INTERNACIONAL BRASILEIRA**

CATEGORIA	FROTA	IDADE
CONVENCIONAL	89	10
DOUBLE-DECK	1	10
EXECUTIVO	142	12
LEITO	28	13
SEMI-LEITO	9	8
SEMI-URBANO	16	15

Fonte: ANTT 2010

TRANSPORTE FRETADO

EMPRESAS HABILITADAS	2.578
VEÍCULOS HABILITADOS	17.373

Fonte: ANTT 2010



MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 “TRANSPORTES”

ANEXO XXV
Legislação Brasileira – Pesos e Dimensões de Veículos

(200) anexos caso



MINISTÉRIO DAS CIDADES
CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO
RESOLUÇÃO Nº 210 DE 13 DE NOVEMBRO DE 2006

Estabelece os limites de peso e dimensões para veículos que transitem por vias terrestres e dá outras providências.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO – CONTRAN, no uso da competência que lhe confere o artigo 12, inciso I, da lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro e nos termos do disposto no Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que trata da Coordenação do Sistema Nacional de Trânsito.

Considerando o que consta do Processo nº 80001.003544/2006-56;

Considerando o disposto no art. 99, do Código de Trânsito Brasileiro, que dispõe sobre peso e dimensões; e

Considerando a necessidade de estabelecer os limites de pesos e dimensões para a circulação de veículos, resolve:

Art. 1º As dimensões autorizadas para veículos, com ou sem carga, são as seguintes:

I – largura máxima: 2,60m;

II – altura máxima: 4,40m;

III – comprimento total:

a) veículos não-articulados: máximo de 14,00 metros;

b) veículos não-articulados de transporte coletivo urbano de passageiros que possuam 3º eixo de apoio direcional: máximo de 15 metros;

c) veículos articulados de transporte coletivo de passageiros: máximo 18,60 metros;

d) veículos articulados com duas unidades, do tipo caminhão-trator e semi-reboque: máximo de 18,60 metros;

(209) 3032 1000

e) veículos articulados com duas unidades do tipo caminhão ou ônibus e reboque: máximo de 19,80;

f) veículos articulados com mais de duas unidades: máximo de 19,80 metros.

§ 1º Os limites para o comprimento do balanço traseiro de veículos de transporte de passageiros e de cargas são os seguintes:

I – nos veículos não-articulados de transporte de carga, até 60 % (sessenta por cento) da distância entre os dois eixos, não podendo exceder a 3,50m (três metros e cinquenta centímetros);

II – nos veículos não-articulados de transporte de passageiros:

a) com motor traseiro: até 62% (sessenta e dois por cento) da distância entre eixos;

b) com motor central: até 66% (sessenta e seis por cento) da distância entre eixos;

c) com motor dianteiro: até 71% (setenta e um por cento) da distância entre eixos.

§ 2º À distância entre eixos, prevista no parágrafo anterior, será medida de centro a centro das rodas dos eixos dos extremos do veículo.

§ 3º O balanço dianteiro dos semi-reboques deve obedecer a NBR NM ISO 1726.

§ 4º Não é permitido o registro e licenciamento de veículos, cujas dimensões excedam às fixadas neste artigo, salvo nova configuração regulamentada pelo CONTRAN.

Art. 2º Os limites máximos de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo de veículo, nas superfícies das vias públicas, são os seguintes:

§1º – peso bruto total ou peso bruto total combinado, respeitando os limites da capacidade máxima de tração - CMT da unidade tratora determinada pelo fabricante:

a) peso bruto total para veículo não articulado: 29 t

b) veículos com reboque ou semi-reboque, exceto caminhões: 39,5 t;

c) peso bruto total combinado para combinações de veículos articulados com duas unidades, do tipo caminhão-trator e semi-reboque, e comprimento total inferior a 16 m: 45 t;

d) peso bruto total combinado para combinações de veículos articulados com duas unidades, do tipo caminhão-trator e semi-reboque com eixos em tandem triplo e comprimento total superior a 16 m: 48,5 t;

e) peso bruto total combinado para combinações de veículos articulados com duas unidades, do tipo caminhão-trator e semi-reboque com eixos distanciados, e comprimento total igual ou superior a 16 m: 53 t;

f) peso bruto total combinado para combinações de veículos com duas unidades, do tipo caminhão e reboque, e comprimento inferior a 17,50 m: 45 t;

g) peso bruto total combinado para combinações de veículos articulados com duas unidades, do tipo caminhão e reboque, e comprimento igual ou superior a 17,50 m: 57 t;

h) peso bruto total combinado para combinações de veículos articulados com mais de duas unidades e comprimento inferior a 17,50 m: 45 t;

i) para a combinação de veículos de carga – CVC, com mais de duas unidades, incluída a unidade tratora, o peso bruto total poderá ser de até 57 toneladas, desde que cumpridos os seguintes requisitos:

1 – máximo de 7 (sete) eixos;

2 – comprimento máximo de 19,80 metros e mínimo de 17,50 metros;

3 – unidade tratora do tipo caminhão trator;

4 – estar equipadas com sistema de freios conjugados entre si e com a unidade tratora atendendo ao estabelecido pelo CONTRAN;

5 – o acoplamento dos veículos rebocados deverá ser do tipo automático conforme NBR 11410/11411 e estarem reforçados com correntes ou cabos de aço de segurança;

6 – o acoplamento dos veículos articulados com pino-rei e quinta roda deverão obedecer ao disposto na NBR NM ISO337.

§2º – peso bruto por eixo isolado de dois pneumáticos: 6 t;

§3º – peso bruto por eixo isolado de quatro pneumáticos: 10 t;

§4º – peso bruto por conjunto de dois eixos direcionais, com distância entre eixos de no mínimo 1,20 metros, dotados de dois pneumáticos cada: 12 t;

§5º – peso bruto por conjunto de dois eixos em tandem, quando à distância entre os dois planos verticais, que contenham os centros das rodas, for superior a 1,20m e inferior ou igual a 2,40m: 17 t;

§6º – peso bruto por conjunto de dois eixos não em tandem, quando à distância entre os dois planos verticais, que contenham os centros das rodas, for superior a 1,20m e inferior ou igual a 2,40m: 15 t;

§7º – peso bruto por conjunto de três eixos em tandem, aplicável somente a semi-reboque, quando à distância entre os três planos verticais, que contenham os centros das rodas, for superior a 1,20m e inferior ou igual a 2,40m: 25,5t;

§8º – peso bruto por conjunto de dois eixos, sendo um dotado de quatro pneumáticos e outro de dois pneumáticos interligados por suspensão especial, quando à distância entre os dois planos verticais que contenham os centros das rodas for:

- a) inferior ou igual a 1,20m; 9 t;
- b) superior a 1,20m e inferior ou igual a 2,40m: 13,5 t.

Art. 3º Os limites de peso bruto por eixo e por conjunto de eixos, estabelecidos no artigo anterior, só prevalecem se todos os pneumáticos, de um mesmo conjunto de eixos, forem da mesma rodagem e calçarem rodas no mesmo diâmetro.

Art. 4º Considerar-se-ão eixos em tandem dois ou mais eixos que constituam um conjunto integral de suspensão, podendo qualquer deles ser ou não motriz.

§1º Quando, em um conjunto de dois ou mais eixos, a distância entre os dois planos verticais paralelos, que contenham os centros das rodas for superior a 2,40m, cada eixo será considerado como se fosse distanciado.

§2º Em qualquer par de eixos ou conjunto de três eixos em tandem, com quatro pneumáticos em cada, com os respectivos limites legais de 17 t e 25,5t, a diferença de peso bruto total entre os eixos mais próximos não deverá exceder a 1.700kg.

Art. 5º Não será permitido registro e o licenciamento de veículos com peso excedente aos limites fixado nesta Resolução.

Art. 6º Os veículos de transporte coletivo com peso por eixo superior ao fixado nesta Resolução e licenciados antes de 13 de novembro de 1996, poderão circular até o término de sua vida útil, desde que respeitado o disposto no art. 100, do Código de Trânsito Brasileiro e observadas as condições do pavimento e das obras de arte.

Art. 7º Os veículos em circulação, com dimensões excedentes aos limites fixados no art 1º, registrados e licenciados até 13 de novembro de 1996, poderão circular até seu sucateamento, mediante Autorização Específica e segundo os critérios abaixo:

I – para veículos que tenham como dimensões máximas, até 20,00 metros de comprimento; até 2,86 metros de largura, e até 4,40 metros de altura, será concedida Autorização Específica Definitiva, fornecida pela autoridade com circunscrição sobre a via, devidamente visada pelo proprietário do veículo ou seu representante credenciado, podendo circular durante as vinte e quatro horas do dia, com validade até o seu sucateamento, e que conterà os seguintes dados:

- a) nome e endereço do proprietário do veículo;
- b) cópia do Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo – CRLV;
- c) desenho do veículo, suas dimensões e excessos.

II – para os veículos cujas dimensões excedam os limites previstos no inciso I poderá ser concedida Autorização Específica, fornecida pela autoridade com circunscrição sobre a via e considerando os limites dessa via, com validade máxima de um ano e de acordo com o licenciamento, renovada até o sucateamento do veículo e obedecendo aos seguintes parâmetros:

- a) volume de tráfego;
- b) traçado da via;
- c) projeto do conjunto veicular, indicando dimensão de largura, comprimento e altura, número de eixos, distância entre eles e pesos.

Art. 8º Para os veículos não-articulados registrados e licenciados até 13 de novembro de 1996, com balanço traseiro superior a 3,50 metros e limitado a 4,20 metros, respeitados os 60% da distância entre os eixos, será concedida Autorização Específica fornecida pela autoridade com circunscrição sobre a via, com validade máxima de um ano e de acordo com o licenciamento e renovada até o sucateamento do veículo.

Parágrafo único §1º A Autorização Específica de que trata este artigo, destinada aos veículos combinados, poderá ser concedida mesmo quando o caminhão trator tiver sido registrado e licenciado após 13 de novembro de 1996.

Art. 9º A partir de 180 dias da data de publicação desta resolução, os semi-reboques das combinações com um ou mais eixos distanciados contemplados na alínea “e” do parágrafo 1º do Art. 2º, somente poderão ser homologados e/ ou registrados se equipados com suspensão pneumática e eixo auto-direcional em pelo menos um dos eixos.

§ 1º - A existência da suspensão pneumática e do eixo auto-direcional deverá constar no campo das observações do Certificado de Registro (CRV) e do Certificado de Registro e Licenciamento (CRLV) do semi-reboque.

§ 2º Fica assegurado o direito de circulação até o sucateamento dos semi-reboques, desde que homologados e/ ou registrados até 180 dias da data de publicação desta Resolução, mesmo que não atendam as especificações do caput deste artigo.

Art.10 O disposto nesta Resolução não se aplica aos veículos especialmente projetados para o transporte de carga indivisível, conforme disposto no Art. 101 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB.

Art.11 As Combinações de Veículos de Carga-CVC de 57 t serão dotadas obrigatoriamente de tração dupla do tipo 6X4 (seis por quatro), a partir de 21 de outubro de 2010.

Parágrafo único: Fica assegurado o direito de circulação das Combinações de Veículos de Carga – CVC com mais de duas unidades, sete eixos e Peso Bruto Total Combinado – PBTC de no máximo 57 toneladas, equipadas com unidade tratora de tração simples, dotado de 3º eixo, desde que respeitados os limites regulamentares e registradas e licenciadas até 5 (cinco) anos contados a partir de 21/10/2005.

Art.12 O não cumprimento do disposto nesta Resolução implicará nas sanções previstas no art. 231 do Código de Trânsito Brasileiro, no que couber.

Art. 13 Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação, produzindo efeito a partir de 01/01/2007.

(214) Docentes CAPDEC

Art. 14 Ficam revogadas, a partir de 01/01/2007, as Resoluções CONTRAN
12/98 e 163/04.

Alfredo Peres da Silva
Presidente

Fernando Marques de Freitas
Ministério da Defesa – Suplente

Rodrigo Lamego de Teixeira Soares
Ministério da Educação – Titular

Carlos Alberto Ferreira dos Santos
Ministério do Meio Ambiente – Suplente

Valter Chaves Costa
Ministério da Saúde – Titular

Edson Dias Gonçalves
Ministério dos Transportes – Titular

(215) 2002 Então 001214



MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 “TRANSPORTES”

ANEXO XXVI
Pesos e Dimensões da Frota do Transporte Internacional de Passageiros -
Uruguai

(216) *Associação de 48 e 80's*



REPUBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY

**MINISTERIO
DE TRANSPORTE
Y OBRAS PUBLICAS**

DIRECCION NACIONAL
DE
TRANSPORTE

**INFORME SOBRE LA FLOTA DE VEHICULOS HABILITADOS PARA REALIZAR
TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA DE PASAJEROS**

Actualmente se encuentran habilitados 847 vehículos para realizar transporte internacional por carretera de pasajeros discriminados de la siguiente manera:

- Transporte regular: 84
- Transporte ocasional: 763

I. *Antigüedad promedio de los vehículos de transporte regular de pasajeros*

Todos los vehículos de esta categoría son ómnibus.

I.1 *Ómnibus que realizan servicios de tipo carretero*

- 58% tiene una antigüedad menor o igual a 5 años.
- 100% tiene una antigüedad menor o igual a 10 años.

I.2 *Ómnibus que realizan servicios de tipo fronterizo*

- 100% tiene una antigüedad menor o igual a 17 años.

II. *Antigüedad promedio de los vehículos de transporte ocasional de pasajeros*

Los vehículos que realizan servicios de esta categoría se discriminan en los siguientes tipos:

- 288 ómnibus.,
- 423 mini-ómnibus.
- 52 micro-ómnibus.

II.1 *Antigüedad de los ómnibus*

La edad promedio de los ómnibus habilitados para realizar este tipo de servicios es de 7 años, existiendo vehículos que a lo sumo tienen una edad de 15 años.

II.2 *Antigüedad de los mini-ómnibus*

La edad promedio de los mini- ómnibus habilitados para realizar este tipo de servicios es de 8 años, existiendo vehículos que a lo sumo tienen una edad de 15 años.

(217) 3000 409 8017 y 8018

II.3 Antigüedad de los micro-ómnibus

La edad promedio de los micro- ómnibus habilitados para realizar este tipo de servicios es de 7 años, existiendo vehículos que a lo sumo tienen una edad de 14 años.

III. Pesos y Dimensiones de la Flota de Ómnibus

III.1 Ómnibus que realizan servicios regulares

La longitud promedio de de los ómnibus de servicios regulares es de 13m con un largo máximo de 14m y un largo mínimo de 10,15m.

La altura promedio es de 3,8m, con un valor mínimo de 3,3m y un valor máximo de 4,10m.

El peso bruto total promedio vacío es de 16t, con un valor mínimo de 10t y un valor máximo de 20,1t.

III.2 Ómnibus que realizan servicios ocasionales

La longitud promedio de de los ómnibus de servicios ocasionales es de 13m con un largo máximo de 14m y un largo mínimo de 8,2m.

La altura promedio es de 3,8m, con un valor mínimo de 3,3m y un valor máximo de 4,10m.

El peso bruto total promedio vacío es de 16t, con un valor mínimo de 10t y un valor máximo de 20,1t.

III.3 Micro-Ómnibus que realizan servicios regulares

La longitud promedio de de los micro-ómnibus de servicios ocasionales es de 7m con un largo máximo de 10m y un largo mínimo de 7m.

La altura promedio es de 3m, con un valor mínimo de 2,5m y un valor máximo de 3,5m.

El peso bruto total promedio vacío es de 6,5t, con un valor mínimo de 5t y un valor máximo de 10t.

III.4 Mini-Ómnibus que realizan servicios regulares

La longitud promedio de de los mini-ómnibus de servicios ocasionales es de 5,6m con un largo máximo de 8,2m y un largo mínimo de 4,5m.

La altura promedio es de 2,3m, con un valor mínimo de 1,7m y un valor máximo de 2,8m.

El peso bruto total promedio vacío es de 2,4t, con un valor mínimo de 1,5t y un valor máximo de 6,5t.



REPUBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY

MINISTERIO
DE TRANSPORTE
Y OBRAS PUBLICAS

DIRECCION NACIONAL

DE

TRANSPORTE

INFORME SOBRE LA FLOTA DE VEHICULOS HABILITADOS PARA REALIZAR TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA DE PASAJEROS

Actualmente se encuentran habilitados 847 vehículos para realizar transporte internacional por carretera de pasajeros discriminados de la siguiente manera:

- Transporte regular: 84
- Transporte ocasional: 763

I. Antigüedad promedio de los vehículos de transporte regular de pasajeros

Todos los vehículos de esta categoría son ómnibus.

I.1 Ómnibus que realizan servicios de tipo carretero

- 58% tiene una antigüedad menor o igual a 5 años.
- 100% tiene una antigüedad menor o igual a 10 años.

I.2 Ómnibus que realizan servicios de tipo fronterizo

- 100% tiene una antigüedad menor o igual a 17 años.

II. Antigüedad promedio de los vehículos de transporte ocasional de pasajeros

Los vehículos que realizan servicios de esta categoría se discriminan en los siguientes tipos:

- 288 ómnibus.,
- 423 mini-ómnibus.
- 52 micro-ómnibus.

II.1 Antigüedad de los ómnibus

La edad promedio de los ómnibus habilitados para realizar este tipo de servicios es de 7 años, existiendo vehículos que a lo sumo tienen una edad de 15 años.

II.2 Antigüedad de los mini-ómnibus

La edad promedio de los mini- ómnibus habilitados para realizar este tipo de servicios es de 8 años, existiendo vehículos que a lo sumo tienen una edad de 15 años.

(219) ~~201~~ Entos 2017 y 2018

II.3 Antigüedad de los micro-ómnibus

La edad promedio de los micro- ómnibus habilitados para realizar este tipo de servicios es de 7 años, existiendo vehículos que a lo sumo tienen una edad de 14 años.

III. Pesos y Dimensiones de la Flota de Ómnibus

III.1 Ómnibus que realizan servicios regulares

La longitud promedio de de los ómnibus de servicios regulares es de 13m con un largo máximo de 14m y un largo mínimo de 10,15m.

La altura promedio es de 3,8m, con un valor mínimo de 3,3m y un valor máximo de 4,10m.

El peso bruto total promedio vacío es de 16t, con un valor mínimo de 10t y un valor máximo de 20,1t.

III.2 Ómnibus que realizan servicios ocasionales

La longitud promedio de de los ómnibus de servicios ocasionales es de 13m con un largo máximo de 14m y un largo mínimo de 8,2m.

La altura promedio es de 3,8m, con un valor mínimo de 3,3m y un valor máximo de 4,10m.

El peso bruto total promedio vacío es de 16t, con un valor mínimo de 10t y un valor máximo de 20,1t.

III.3 Micro-Ómnibus que realizan servicios regulares

La longitud promedio de de los micro-ómnibus de servicios ocasionales es de 7m con un largo máximo de 10m y un largo mínimo de 7m.

La altura promedio es de 3m, con un valor mínimo de 2,5m y un valor máximo de 3,5m.

El peso bruto total promedio vacío es de 6,5t, con un valor mínimo de 5t y un valor máximo de 10t.

III.4 Mini-Ómnibus que realizan servicios regulares

La longitud promedio de de los mini-ómnibus de servicios ocasionales es de 5,6m con un largo máximo de 8,2m y un largo mínimo de 4,5m.

La altura promedio es de 2,3m, con un valor mínimo de 1,7m y un valor máximo de 2,8m.

El peso bruto total promedio vacío es de 2,4t, con un valor mínimo de 1,5t y un valor máximo de 6,5t.



REPUBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY

MINISTERIO
DE TRANSPORTE
Y OBRAS PUBLICAS

DIRECCION NACIONAL
DE
TRANSPORTE

INFORME SOBRE LA FLOTA DE VEHICULOS HABILITADOS PARA REALIZAR TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA DE PASAJEROS

Actualmente se encuentran habilitados 847 vehículos para realizar transporte internacional por carretera de pasajeros discriminados de la siguiente manera:

- Transporte regular: 84
- Transporte ocasional: 763

I. Antigüedad promedio de los vehículos de transporte regular de pasajeros

Todos los vehículos de esta categoría son ómnibus.

I.1 Ómnibus que realizan servicios de tipo carretero

- 58% tiene una antigüedad menor o igual a 5 años.
- 100% tiene una antigüedad menor o igual a 10 años.

I.2 Ómnibus que realizan servicios de tipo fronterizo

- 100% tiene una antigüedad menor o igual a 17 años.

II. Antigüedad promedio de los vehículos de transporte ocasional de pasajeros

Los vehículos que realizan servicios de esta categoría se discriminan en los siguientes tipos:

- 288 ómnibus.,
- 423 mini-ómnibus.
- 52 micro-ómnibus.

II.1 Antigüedad de los ómnibus

La edad promedio de los ómnibus habilitados para realizar este tipo de servicios es de 7 años, existiendo vehículos que a lo sumo tienen una edad de 15 años.

II.2 Antigüedad de los mini-ómnibus

La edad promedio de los mini- ómnibus habilitados para realizar este tipo de servicios es de 8 años, existiendo vehículos que a lo sumo tienen una edad de 15 años.

(221) 302 CIE de los Veinte, U20

II.3 Antigüedad de los micro-ómnibus

La edad promedio de los micro- ómnibus habilitados para realizar este tipo de servicios es de 7 años, existiendo vehículos que a lo sumo tienen una edad de 14 años.

III. Pesos y Dimensiones de la Flota de Ómnibus

III.1 Ómnibus que realizan servicios regulares

La longitud promedio de de los ómnibus de servicios regulares es de 13m con un largo máximo de 14m y un largo mínimo de 10,15m.

La altura promedio es de 3,8m, con un valor mínimo de 3,3m y un valor máximo de 4,10m.

El peso bruto total promedio vacío es de 16t, con un valor mínimo de 10t y un valor máximo de 20,1t.

III.2 Ómnibus que realizan servicios ocasionales

La longitud promedio de de los ómnibus de servicios ocasionales es de 13m con un largo máximo de 14m y un largo mínimo de 8,2m.

La altura promedio es de 3,8m, con un valor mínimo de 3,3m y un valor máximo de 4,10m.

El peso bruto total promedio vacío es de 16t, con un valor mínimo de 10t y un valor máximo de 20,1t.

III.3 Micro-Ómnibus que realizan servicios regulares

La longitud promedio de de los micro-ómnibus de servicios ocasionales es de 7m con un largo máximo de 10m y un largo mínimo de 7m.

La altura promedio es de 3m, con un valor mínimo de 2,5m y un valor máximo de 3,5m.

El peso bruto total promedio vacío es de 6,5t, con un valor mínimo de 5t y un valor máximo de 10t.

III.4 Mini-Ómnibus que realizan servicios regulares

La longitud promedio de de los mini-ómnibus de servicios ocasionales es de 5,6m con un largo máximo de 8,2m y un largo mínimo de 4,5m.

La altura promedio es de 2,3m, con un valor mínimo de 1,7m y un valor máximo de 2,8m.

El peso bruto total promedio vacío es de 2,4t, con un valor mínimo de 1,5t y un valor máximo de 6,5t.



REPUBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY

MINISTERIO
DE TRANSPORTE
Y OBRAS PUBLICAS

DIRECCION NACIONAL
DE
TRANSPORTE

INFORME SOBRE LA FLOTA DE VEHICULOS HABILITADOS PARA REALIZAR TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA DE PASAJEROS

Actualmente se encuentran habilitados 847 vehículos para realizar transporte internacional por carretera de pasajeros discriminados de la siguiente manera:

- Transporte regular: 84
- Transporte ocasional: 763

I. Antigüedad promedio de los vehículos de transporte regular de pasajeros

Todos los vehículos de esta categoría son ómnibus.

I.1 Ómnibus que realizan servicios de tipo carretero

- 58% tiene una antigüedad menor o igual a 5 años.
- 100% tiene una antigüedad menor o igual a 10 años.

I.2 Ómnibus que realizan servicios de tipo fronterizo

- 100% tiene una antigüedad menor o igual a 17 años.

II. Antigüedad promedio de los vehículos de transporte ocasional de pasajeros

Los vehículos que realizan servicios de esta categoría se discriminan en los siguientes tipos:

- 288 ómnibus.,
- 423 mini-ómnibus.
- 52 micro-ómnibus.

II.1 Antigüedad de los ómnibus

La edad promedio de los ómnibus habilitados para realizar este tipo de servicios es de 7 años, existiendo vehículos que a lo sumo tienen una edad de 15 años.

II.2 Antigüedad de los mini-ómnibus

La edad promedio de los mini- ómnibus habilitados para realizar este tipo de servicios es de 8 años, existiendo vehículos que a lo sumo tienen una edad de 15 años.

(223) 300 Céntimos de Uruguay 7/2012

II.3 Antigüedad de los micro-ómnibus

La edad promedio de los micro-ómnibus habilitados para realizar este tipo de servicios es de 7 años, existiendo vehículos que a lo sumo tienen una edad de 14 años.

III. Pesos y Dimensiones de la Flota de Ómnibus

III.1 Ómnibus que realizan servicios regulares

La longitud promedio de los ómnibus de servicios regulares es de 13m con un largo máximo de 14m y un largo mínimo de 10,15m.

La altura promedio es de 3,8m, con un valor mínimo de 3,3m y un valor máximo de 4,10m.

El peso bruto total promedio vacío es de 16t, con un valor mínimo de 10t y un valor máximo de 20,1t.

III.2 Ómnibus que realizan servicios ocasionales

La longitud promedio de los ómnibus de servicios ocasionales es de 13m con un largo máximo de 14m y un largo mínimo de 8,2m.

La altura promedio es de 3,8m, con un valor mínimo de 3,3m y un valor máximo de 4,10m.

El peso bruto total promedio vacío es de 16t, con un valor mínimo de 10t y un valor máximo de 20,1t.

III.3 Micro-Ómnibus que realizan servicios regulares

La longitud promedio de los micro-ómnibus de servicios ocasionales es de 7m con un largo máximo de 10m y un largo mínimo de 7m.

La altura promedio es de 3m, con un valor mínimo de 2,5m y un valor máximo de 3,5m.

El peso bruto total promedio vacío es de 6,5t, con un valor mínimo de 5t y un valor máximo de 10t.

III.4 Mini-Ómnibus que realizan servicios regulares

La longitud promedio de los mini-ómnibus de servicios ocasionales es de 5,6m con un largo máximo de 8,2m y un largo mínimo de 4,5m.

La altura promedio es de 2,3m, con un valor mínimo de 1,7m y un valor máximo de 2,8m.

El peso bruto total promedio vacío es de 2,4t, con un valor mínimo de 1,5t y un valor máximo de 6,5t.



MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 "TRANSPORTES"

ANEXO XXVII
Pesos Máximos Admissíveis para Ônibus Homologados na Argentina

(225) *doce mil e vinte e cinco* ONCO



Pesos Máximos Admisibles de Ómnibus Homologados en Argentina

Valores máximos admisibles informados por los fabricantes de chasis para ómnibus con carrocería MARCOPOLO:

Chasis MB O500 RSD 2336/30, 2436/30, 2442/30

Eje delantero: 7000 kg
Tandem trasero: 17500 kg
Peso máximo de la unidad: 17585 kg
Capacidad carga: 5715 kg
PBT 23300 kg

Chasis Scania K 380/420 6x2

Eje delantero: 7500 kg
Tandem Trasero 17500 kg
Peso maximo de la unidad: 17280 kg
Capacidad carga: 6720 kg
PBT 24000 kg

Chasis Volvo B12R 6x2

Eje delantero: 7200 kg
Tandem trasero: 16000 kg
Peso maximo de la unidad: 17400 kg
Capacidad carga: 5600 kg
PBT 23000 kg

Para los tres casos informan el uso de neumáticos alternativos de medida 385/65 R22.5.

El uso de esta medida puede ser para el tercer eje o eje de apoyo o bien para el eje delantero y el tercero.



MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 "TRANSPORTES"

ANEXO XXVIII
Diretrizes para o Controle Sanitário em Veículo Coletivo de Passageiros

(227) *Decreto de nº 27, 28 e 29/10/2010*

MERCOSUL /XXXI SGT Nº 11/P. RES Nº 05/08 Rev.1

DIRETRIZES PARA O CONTROLE SANITÁRIO DE VEÍCULOS TERRESTRES DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS QUE TRANSITAM NOS ESTADOS PARTES DO MERCOSUL.

TENDO EM VISTA: O Tratado de Assunção, o Protocolo de Ouro Preto, a Resolução Nº 13/07 do Grupo Comum.

CONSIDERANDO:

A Resolução 58ª da Assembléia Mundial da Saúde, WHA 58.3 de 23 de maio de 2005 que adotou o novo Regulamento Sanitário Internacional (2005) que trata em seu Capítulo II de "Disposições especiais relativas aos meios de transporte e operadores de meios de transporte".

Os riscos sanitários inerentes ao trânsito de veículos terrestres de transporte coletivo de passageiros entre os Estados Partes do MERCOSUL.

A necessidade de elaborar e harmonizar normas para o controle sanitário de veículos terrestres de transporte coletivo de passageiros que transitam nos Estados Partes do MERCOSUL.

**O GRUPO MERCADO COMUM
RESOLVE:**

Art. 1º – Aprovar as "Diretrizes para o controle sanitário de veículos terrestres de transporte coletivo de passageiros que transitam nos Estados Partes do MERCOSUL", que constam como anexo e fazem parte da presente Resolução.

Art. 2º – As Diretrizes constantes nesta Resolução terão como local de aplicação prioritariamente as passagens de fronteira terrestres designadas pelos Estados Partes do MERCOSUL.

Art. 3 – Os Organismos nacionais competentes para a implementação da presente Resolução são:

Argentina: Ministerio de Salud

Brasil: Ministério da Saúde - Agência Nacional de Vigilância Sanitária - ANVISA/MS;

Paraguai: Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social

Uruguai: Ministerio de Salud Pública

Art. 4º – Os Estados Partes deverão incorporar a presente Resolução a seus ordenamentos jurídicos internos antes de

XXXV SGT Nº 11- Porto Alegre, 22/IX/10

(228) 3008.0100 Centro, 0440

ANEXO

DIRETRIZES PARA O CONTROLE SANITÁRIO DE VEÍCULOS TERRESTRES DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS QUE TRANSITAM NOS ESTADOS PARTES DO MERCOSUL

1. OBJETIVO:

- 1.1. Harmonizar critérios para o controle sanitário dos fatores de risco à saúde pública em veículos terrestres de transporte coletivo de passageiros, que transitam nos Estados Partes do MERCOSUL, em virtude de sua importância na propagação de doenças e agravos à saúde humana.

2. DISPOSIÇÕES GERAIS:

2.1. Cabe às pessoas jurídicas, responsáveis pelos veículos terrestres de transporte coletivo de passageiros:

I – Prestar as informações e entregar os documentos, quando solicitadas pela autoridade sanitária;

II – Facilitar o desempenho das ações de vigilância sanitária;

III – Garantir acesso prioritário da autoridade sanitária aos veículos terrestres de transporte coletivo de passageiros, bem como à bagagem dos viajantes, quando necessário.

IV – Aplicar as medidas de controle recomendadas pela autoridade sanitária.

2.2. Para a adoção de medidas de controle permanentes ou temporárias, bem como de medidas complementares a elas associadas, deverão considerar o itinerário do veículo, a situação epidemiológica local, regional e internacional.

2.3. Documentação Sanitária a ser avaliada mediante comprovante ou registro:

- I. Desinsetização, desratização ou outro método de controle de vetores ou roedores;
- II. Limpeza e desinfecção realizada nas instalações hidráulicas de bordo;
- III. Disposição final das águas servidas de bordo (Local - cidade e km – da última realizada);
- IV. Limpeza, desinfecção e descontaminação realizada no veículo antes do início da viagem;
- V. Limpeza e desinfecção realizada no veículo (Local - cidade e km - da última realizada);
- VI. Limpeza e manutenção do sistema de climatização.

2.4. Verificado fator de risco que possa constituir agravo à saúde individual ou coletiva em um veículo terrestre de transporte coletivo de passageiros, o mesmo poderá ser impedido de entrar ou transitar nos Estados Partes do MERCOSUL, enquanto permanecer a condição de risco.

3. DIRETRIZES ESPECÍFICAS:

3.1. Vetores e outros animais transmissores de doenças:

3.1.1 As pessoas físicas e jurídicas responsáveis pelos meios de transporte devem mantê-los livres de criadouros de larvas de insetos, insetos adultos, outros animais transmissores ou reservatórios de doenças de importância à saúde pública e animais peçonhentos cuja presença implique riscos à saúde, bem como de fatores que propiciem a manutenção e reprodução destes animais. Para o controle de vetores, deve ser realizada a aplicação de produtos de ação residual com a frequência indicada pela autoridade competente de acordo com a legislação de cada Estado Parte.

3.1.2. A presença de vetores e outros animais transmissores de doenças implicarão na aplicação imediata de medidas apropriadas para controle dos mesmos. Para aplicação dessas medidas o veículo deverá ser evacuado, incluindo as bagagens, e só poderá dar continuidade a viagem quando adotadas medidas de segurança que minimizem os riscos para a saúde. As medidas de controle aplicadas devem ser registradas e estar disponíveis para verificação, no ponto de entrada, pela autoridade competente.

3.1.3. O meio de transporte deve ser considerado suspeito e pode estar sujeito à inspeção em busca de vetores e reservatórios, quando houver a bordo um possível caso de doença transmitida por vetores ou outros animais, e o tempo transcorrido desde sua saída permita que os possíveis vetores e animais presentes possam estar ainda no período de transmissibilidade da doença.

3.1.4. Na hipótese da constatação de vestígios ou presença de vetores e outros animais transmissores de doenças nos meios de transporte, além das penalidades cabíveis, as medidas sanitárias corretivas definidas pela autoridade competente devem ser aplicadas e custeadas pelo responsável legal pelo meio de transporte, de acordo com o artigo 41 do RSI (2005).

3.2. Ocorrência de qualquer outro evento que possa constituir risco à saúde pública a bordo:

3.2.1. A suspeita ou evidência de ocorrência de evento, a bordo de veículo terrestre de transporte coletivo de passageiros, que possa afetar adversamente a saúde da população, com ênfase na propagação internacional, deverá ser comunicada o mais rápido possível à autoridade sanitária ou ao órgão de fiscalização rodoviária, mais próxima, conforme legislação vigente em cada Estado Parte.

3.2.2. O órgão de fiscalização rodoviária deverá comunicar à autoridade sanitária mais próxima a ocorrência dos eventos referidos no parágrafo 3.2.1.

3.2.3. A pessoa física responsável pelo veículo terrestre de transporte coletivo de passageiros deverá encaminhar os viajantes que apresentarem anormalidade clínica ou exposição a riscos físicos, químicos ou outros, a uma unidade de saúde mais próxima.

3.2.4. A autoridade sanitária local após avaliar o estado de saúde do viajante suspeito e a condição higiênico-sanitária do veículo implicada no evento, autorizará ou não a continuidade da viagem.

3.2.5. Quando da suspeita de óbito a bordo, no decurso de viagem, o veículo deverá ser dirigido ao primeiro posto de saúde mais próximo para certificar o óbito e tomar as medidas correspondentes. Se necessário, deverão ser adotadas medidas de forma a reduzir os riscos à saúde pública.

3.2.6. Se determinado pela autoridade sanitária, após o desembarque do cadáver, o veículo terrestre de transporte coletivo de passageiros deverá ser submetido a procedimentos de limpeza, desinfecção e descontaminação.

3.3. Serviços de alimentação a bordo.

3.3.1. As pessoas jurídicas, responsáveis pelo veículo terrestre de transporte coletivo de passageiros, deverão garantir a procedência, a qualidade e a inocuidade dos alimentos oferecidos para consumo a bordo.

3.3.2. Nos veículos que oferecem alimentação a bordo, deve-se garantir que os alimentos, industrializados ou não, sejam armazenados em condições ambientais que garantam a sua conservação, e que estejam livres de contaminação de natureza física, química ou biológica, conforme legislação vigente de cada Estado Parte.

3.3.3. Deverão ser utilizados utensílios descartáveis para oferecimento de alimentação a bordo.

3.4. Água para serviço higiênico de bordo:

3.4.1. As pessoas jurídicas, responsáveis pelo veículo terrestre de transporte coletivo de passageiros, deverão garantir que se mantenham as condições higiênico-sanitárias adequadas em todo o sistema de oferta de água, com padrão de potabilidade, conforme legislação vigente em cada Estado Parte.

3.4.2 A água utilizada para serviço higiênico de bordo não poderá ser usada para consumo humano devendo estar devidamente identificada.

3.4.3. As instalações hidráulicas dos veículos deverão ser submetidas a procedimentos de limpeza e desinfecção, em intervalo nunca superior a 90 (noventa) dias, ou sempre que houver suspeita de contaminação, e após a realização de reparos nas instalações.

3.5. Sistema para recepção, armazenamento e disposição final de águas servidas.

3.5.1. O sistema de recepção, armazenamento e disposição final de águas servidas nos veículos terrestres de transporte coletivo de passageiros deve ter capacidade suficiente para receber as águas servidas de bordo de acordo com o período da viagem e o número de passageiros de forma a evitar derrames de qualquer natureza durante a viagem;



MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 "TRANSPORTES"

ANEXO XXIX
Documento a ser Encaminhado ao SGT-11 sobre Diretrizes para o Controle
Sanitário em Veículo Coletivo de Passageiros

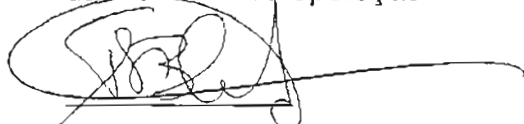
(233) Associação de Saúde, des

Os Coordenadores Nacionais do SGT-5, reunidos em sua XL Reunião Ordinária, levada a cabo na cidade de João Pessoa, Brasil, de 27 a 29 de outubro de 2010, encaminham ao SGT-11 as considerações expostas abaixo acerca da Proposta de Resolução nº 05/2008-rev.1, emanado da XXXV Reunião do SGT-11, realizada em Porto Alegre em 22/09/2010.

O SGT-5 considera válida a intenção do SGT-11 quando da elaboração da Proposta de Resolução nº 05/2008, de harmonizar as ações de combate a eventos sanitários. Porém, a proposta se apresenta muito generalista e, em alguns pontos, sua aplicabilidade é reduzida.

1. Em geral, o texto da proposta atribui a outros agentes (empresas de transporte e à fiscalização rodoviária) ou, em algumas partes do texto, não especifica de quem seria a incumbência de identificar possíveis fatores de risco que afetem a saúde individual ou coletiva. O SGT-5 entende que tal atribuição somente poderá ser realizada por agentes sanitários devidamente habilitados e treinados para tal fim, pois a tripulação dos ônibus e os agentes de fiscalização de transporte não estão preparados para agir em caso de situações deste tipo.
2. Haveria muita dificuldade de implementar os registros e comprovações de limpeza e desinfecção, propostos no texto da Resolução, sem que haja uma padronização dos formulários necessários e definição de metodologia de acompanhamento, periodicidade e ações necessárias ao combate de eventos sanitários específicos por parte das autoridades sanitárias. De igual maneira, o SGT-5 crê que os registros e comprovantes só devem ser exigidos pelas autoridades sanitárias quando ocorrem eventos de alto risco à saúde pública.
3. Os subitens listados como "Diretrizes Específicas" (numerais 3.3 a 3.8) são muito generalistas e constituem ações de higiene e limpeza comumente adotadas de pelas empresas que prestam os serviços de transporte e, portanto, poderiam ser excluídas do texto da Proposta de Resolução ou modificadas para constar como propostas de ação mais específicas, conduzidas pelas autoridades sanitárias.

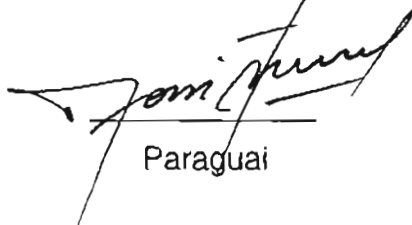
O SGT-5 coloca-se à disposição para reunir-se com o SGT-11, a fim de debater mais profundamente o tema e para que o texto da Resolução seja o mais próximo possível da realidade da operação dos serviços de transporte internacional de passageiros.



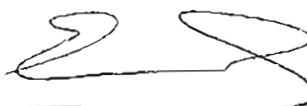
Brasil



Argentina



Paraguai



Uruguai



SGT - 5 - TRANSPORTES
Johannesburgo, 27, 28 e 29/10/2010

MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 "TRANSPORTES"

ANEXO XXX
Documento de Trabalho nº24/10 da LXXXI Reunião do GMC produzido em
Manaus

(235) 480 0000

MERCOSUL/LXXXI GMC/DT Nº 24/10

MERCOSUL/XXXV SGT Nº 11 “SAÚDE”/ ATA Nº 02/10

DOCUMENTO DE TRABALHO

DIRETRIZES PARA O CONTROLE SANITÁRIO NA PREPARAÇÃO, ACONDICIONAMENTO, ARMAZENAMENTO E DISTRIBUIÇÃO DE ALIMENTOS EM PORTOS, AEROPORTOS, PASSAGENS DE FRONTEIRA TERRESTRE NO MERCOSUL E PARA OS MEIOS DE TRANSPORTE QUE POR ELES CIRCULAM.

TENDO EM VISTA: O Tratado de Assunção, o Protocolo de Ouro Preto, as Resoluções Nº 13/07 do Grupo Mercado Comum e...

CONSIDERANDO:

A Resolução 58a da Assembléia Mundial da Saúde, WHA 58.3 de 23 de maio de 2005 que adotou o novo Regulamento Sanitário Internacional (2005).

A necessidade de elaborar e harmonizar diretrizes para o controle sanitário na preparação, acondicionamento, armazenamento e distribuição de alimentos em meios de transporte, portos, aeroportos e passagens de fronteira terrestres no MERCOSUL.

Os riscos sanitários inerentes aos processos de preparação, acondicionamento, armazenamento e distribuição de alimentos em meios de transporte, portos, aeroportos e passagens de fronteira terrestres no MERCOSUL.

**O GRUPO MERCADO COMUM
RESOLVE:**

Art. 1 – Aprovar as “Diretrizes para o controle sanitário na preparação, acondicionamento, armazenamento e distribuição de alimentos em meios de transporte, portos, aeroportos e passagens de fronteira terrestres no MERCOSUL”, que constam como anexo e fazem parte da presente Resolução.

Art. 2 – Os Organismos Nacionais competentes para a implementação da presente Resolução são:

Argentina: Ministerio de Salud(se for procedimento deverá acrescentar a SENASA)

Brasil: Ministério da Saúde - Agência Nacional de Vigilância Sanitária - ANVISA/MS;

Paraguay: Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social

Uruguay: Ministerio de Salud Pública

Art. 3 - Os Estados Partes deverão incorporar a presente Resolução a seus ordenamentos jurídicos internos antes de

XXXV SGT Nº 11- Porto Alegre, 24/IX/10

(236) *Assessoria Técnica y SES*

DIRETRIZES PARA O CONTROLE SANITÁRIO NA PREPARAÇÃO, ACONDICIONAMENTO, ARMAZENAMENTO E DISTRIBUIÇÃO DE ALIMENTOS EM PORTOS, AEROPORTOS, PASSAGENS DE FRONTEIRA TERRESTRE NO MERCOSUL E PARA OS MEIOS DE TRANSPORTE QUE POR ELAS CIRCULAM.

1. OBJETIVO:

Estabelecer diretrizes para o controle sanitário na preparação, acondicionamento, armazenamento e distribuição de alimentos em portos, aeroportos e passagens de fronteira terrestres no MERCOSUL e para os meios de transporte que por eles circulam.

2. DISPOSIÇÕES GERAIS

2.1. Em todo o processo de produção de alimentos, de preparo, transporte, armazenamento, acondicionamento, conservação e distribuição, se devem aplicar as Boas Práticas de Fabricação de acordo com o Codex Alimentarius (FAO/OMS) e legislação vigente de cada Estado Parte, com vista a garantir que os alimentos ofertados sejam seguros e adequados ao consumo humano.

2.2. Os registros do controle sanitário exercidos no âmbito desta resolução deverão atender a legislação vigente em cada Estado Parte.

3. DIRETRIZES PARA MEIOS DE TRANSPORTE

3.1. As pessoas físicas e jurídicas responsáveis pelos meios de transporte deverão garantir a procedência, qualidade e segurança, com ênfase no prazo de validade dos alimentos, incluindo água e bebidas ofertadas para consumo a bordo.

3.2 Os alimentos, industrializados ou não, destinados ao consumo humano, deverão ser armazenados em condições ambientais que garantam suas características e qualidade, e mantidos protegidos de fontes potenciais de contaminação, conforme legislação vigente de cada Estado Parte.

3.3 Os equipamentos devem estar livres de vetores e pragas, ser mantidos conservados e ser submetidos a adequado procedimento de higienização.

4. DIRETRIZES PARA PORTOS, AEROPORTOS E PASSAGENS DE FRONTEIRA TERRESTRES.

4.1. Os estabelecimentos que realizem ou prestem serviço de produção, armazenagem, distribuição ou comércio de alimentos instalados nas áreas de portos, aeroportos e passagens de fronteira terrestres deverão possuir suas edificações e instalações físicas em conformidade com as normas de engenharia e arquitetura e a legislação sanitária vigente de cada Estado Parte.

4.2. As pessoas envolvidas com as operações de preparo, transporte, armazenamento, acondicionamento, conservação e distribuição dos alimentos devem apresentar condições de higiene adequadas à natureza da atividade e serem conscientizadas da importância das boas práticas no controle sanitário de alimentos.

4.3. As edificações, as instalações e os equipamentos devem estar livres de vetores e pragas, ser mantidos conservados e ser submetidos a adequado procedimento de higienização.



MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 "TRANSPORTES"

ANEXO XXXI
Propostas para o Artigo VI do Acordo sobre Localidades Fronteiriças
Vinculadas – Brasil e Uruguai

(239) 100 centos de nota y no se ve

Atualmente está em discussão no âmbito do MERCOSUL um Acordo sobre Localidades Fronteiriças Vinculadas. Ao longo do texto deste Acordo há um artigo que trata especificamente de transportes, o art. VI – Transportes dentro das Localidades Fronteiriças Vinculadas:

“1. As Partes se comprometem, de comum acordo, a simplificar a regulamentação existente sobre transporte de mercadorias e transporte público e privado de passageiros quando a origem e destino da operação estiverem dentro dos limites das localidades fronteiriças vinculadas identificadas no Anexo I do presente acordo.

2. As operações de transporte de mercadorias descritas no parágrafo anterior realizadas em veículos comerciais leves ficam isentas das autorizações e exigências complementares descritas nos artigos 23 e 24 do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre.

3. As Partes se comprometem, de comum acordo, a modificar a regulamentação de operações de transporte de mercadorias e transporte público e privado de passageiros descritas no parágrafo um deste artigo, de modo a refletir as características urbanas de tais operações.”

Foi solicitado pelo Grupo Especial Fronteiriço do MERCOSUL ao SGT-5 que analisasse este artigo e apresentasse suas sugestões.

A Delegação Brasileira crê que a discussão dos itens relativos a transporte fronteiriço será facilitada pela existência de uma integração de transporte decorrente do ATIT e de hábitos já comuns aos países membros, como a troca de informações entre os órgãos responsáveis pela regulação, e a existência de documentos padronizados, como o seguro internacional e o documento de inspeção veicular.

Portanto, a proposta brasileira de redação do artigo VI do Acordo de Localidades Fronteiriças MERCOSUL, é a seguinte:

1. As Partes se comprometem, de comum acordo, a simplificar a regulamentação existente sobre transporte de mercadorias e transporte público e privado de passageiros quando a origem e destino da operação estiverem dentro dos limites das localidades fronteiriças vinculadas identificadas no Anexo I do presente acordo.

2. As operações de transporte de mercadorias descritas no parágrafo anterior realizadas em veículos comerciais leves ficam isentas das autorizações e exigências complementares descritas nos artigos 21 a 26 do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre, desde que matriculados e/ou registrados nas localidades fronteiriças vinculadas no Anexo I do presente acordo, ou que sejam propriedade de residentes nas mesmas localidades.

3. Para que os operadores e as operações de transporte público de passageiros, descritas no parágrafo 1, possam se beneficiar de regras simplificadas e da isenção das licenças e exigências complementares descritas nos artigos 21 a 26 do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre, devem seguir o estipulado abaixo:

3.1. Todos os transportadores públicos de passageiros devem ser sediados nas localidades fronteiriças vinculadas identificadas no Anexo I do presente acordo e estarem constituídas de acordo com as legislações nacionais.

3.2. Todos os transportadores públicos de passageiros e seus veículos devem seguir os ritos de habilitação previstos em cada país e estar cadastrados nos órgãos reguladores respectivos. O cadastramento deverá contar com prazo de validade pré-determinado e resultar em uma identificação dos veículos.

3.3. Os veículos empregados poderão ser ônibus ou veículos de menor porte, com capacidade mínima para transportar 12 passageiros. Todos os veículos habilitados deverão contar com seguro internacional, de acordo com o estipulado no Anexo III do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre, e com o Certificado de Inspeção Técnica Veicular em vigência no MERCOSUL.

3.4. A definição e implantação de novas linhas de transporte público de passageiros serão acordadas bilateralmente pelos organismos de aplicação definidos no artigo 58 do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre e apenas entre as localidades fronteiriças vinculadas identificadas no Anexo I do presente acordo.

3.5. Os órgãos reguladores trocarão informações entre si e manterão um banco de dados atualizado com, no mínimo, informações sobre frota, operadores e dados de produção de transporte (oferta e demanda).

No caso do transporte particular de passageiros em regime de viagem ocasional, atualmente o Brasil, Paraguai e Argentina estão em negociação para a implantação de novo regulamento para o Circuito da Tríplice Fronteira, que envolve as cidades de Foz do Iguazu (Brasil), Puerto Iguazu (Argentina) e Ciudad del Este (Paraguai).

O ponto 2 deste artigo trata de carga e foi ligeiramente alterado. Inicialmente falava-se apenas da isenção dos art. 23 e 24 do ATIT, que se referem a licenças originárias e complementares. Porém os artigos do ATIT que tratam das licenças são os artigos 21 a 26, por isso e para que não haja a menor sombra de dúvidas quanto à isenção da exigência das licenças, ampliou-se para os artigos de 21 a 26. Ou seja, mantêm-se as mesmas isenções anteriores, apenas complementando com os demais artigos que tratam das licenças.

A outra modificação feita ao ponto 2 refere-se à exigência de que os veículos leves que estão isentos são aqueles dos moradores dos municípios fronteiriços ou aqueles matriculados/registrados/emplacados nos mesmos municípios.

Quanto ao aspecto 'passageiros', apenas elencamos as regras que deverão ser cumpridas pelos operadores na prestação do serviço, seguindo o estipulado para os acordos com a França e Venezuela.

Note-se que estas regras facilitadas não excluem os prestadores atuais que operam nas regras do ATIT, apenas facilitam que cidades fronteiriças que atualmente não contam com transporte desse tipo passem a tê-lo, por conta principalmente da facilitação da tecnologia a ser empregada (veículos de menor porte).

Penalidades: As penalidades para o transporte fronteiriço no âmbito do Acordo de Localidades Fronteiriças seguiriam o proposto pelo ATIT em seu 2º Protocolo Adicional de Infrações e Sanções. As penalidades teriam que ser adequadas, pois algumas não se aplicariam a um transporte exclusivamente fronteiriço, e os valores teriam que ser revistos, pois atualmente o transporte fronteiriço é executado por empresas de grande porte, o que poderia não ser o caso no tipo de transporte descrito no artigo VI do Acordo de Localidades Fronteiriças Vinculadas. Os artigos correspondente às infrações e sanções poderiam ser apresentados como Anexo ao Acordo de Localidades Fronteiriças.

Proposta Brasileira:



Artigo xx - São infrações gravíssimas as seguintes:

1. Efetuar transporte internacional terrestre sem estar autorizado.
2. Fazer transporte local no país de destino ou de trânsito.
3. Apresentar documentos de transporte com dados falsos ou adulterados.
4. Não possuir seguros vigentes.
5. Não prestar assistência aos passageiros e à tripulação, em caso de acidente ou interrupção da viagem.

Artigo xx - São infrações graves as seguintes:

1. Efetuar transbordo sem autorização prévia, exceto em casos de força maior.
2. Exceder os pesos e dimensões máximas vigentes no MERCOSUL.
3. Realizar um serviço diferente do autorizado.
4. Efetuar transporte com veículos não habilitados.
5. Negar-se a transportar passageiros e bagagem sem justificativa.
6. Efetuar transporte sem possuir os documentos de transporte.
7. Apresentar os documentos de transporte com dados contraditórios.
8. Negar o embarque ou desembarque de passageiros, nos locais permitidos, sem justificativa.
9. Suspender um serviço autorizado, exceto em caso de força maior.
10. Transportar passageiros em número superior à capacidade autorizada para o veículo, exceto em caso de auxílio.

Artigo xx - São infrações médias as seguintes:

1. Modificar as características dos veículos sem autorização da Autoridade Competente.
2. Não proceder à devolução total ou parcial de quantias pagas para serviços que forem suspensos antes de seu início ou interrompidos durante sua prestação por causas alheias à vontade dos usuários.
3. Não indenizar deterioração ou perda total ou parcial de bagagem, volumes ou encomendas, de acordo com as disposições vigentes de cada país.

Artigo xx - São infrações leves as seguintes:

1. Não informar o transporte efetuado nos prazos fixados de acordo com as disposições de cada país.
2. Não portar os documentos de transporte de porte obrigatório.
3. Não contar com Sistema de Atendimento de Reclamações.
4. Negar o acesso ao sistema de reclamações ou não observar as normas de publicidade e uso do mesmo.
5. Não enviar dados referentes à prestação do serviço, solicitados pela autoridade do País de origem, de destino e/ou de trânsito, ou enviá-los fora de prazo.

Os valores das multas seriam diferentes dos atuais valores do ATIT:

1. Infrações leves: multa de US\$ 150,00
2. Infrações médias: multa de US\$ 600,00
3. Infrações graves: multa de US\$ 1200,00
4. Infrações gravíssimas: multa de US\$ 2200,00



Agência Nacional de
Transportes Terrestres

Os artigos 6º a 11 do 2º Protocolo Adicional sobre Infrações e Sanções ao ATIT manteriam o mesmo texto, apenas corrigindo os valores das multas para os apresentados acima.

Propuesta de la delegación de Uruguay: Sustitución de los numerales 1, 2 y 3 del Capítulo VI del proyecto de Acuerdo sobre Localidades Fronterizas Vinculadas por los numerales 1 y 2 siguientes:

1 - Las partes se comprometen a hacer uso de la herramienta prevista en el Artículo 14 del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre, para instrumentar procedimientos simplificados en materia de aspectos operativos y requerimiento de permisos, para aquellas operaciones que tengan por objeto el transporte de mercaderías y el transporte público y privado de pasajeros con origen y destino dentro de los límites de las localidades fronterizas vinculadas. Los referidos procedimientos buscarán adaptarse a los aspectos particulares de cada conjunto de localidades fronterizas vinculadas y en especial a las características urbanas de tales prestaciones.

2 - Las operaciones de transporte de mercaderías descritas en el párrafo anterior realizadas por empresas o particulares en vehículos de menos de 1500 kg. de capacidad de carga útil, quedan exentas de la gestión de los permisos originarios y complementarios a que refieren los artículos 21 a 26 del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre, en la medida en que estén matriculados en las localidades fronterizas vinculadas citadas en el Anexo I del presente Acuerdo, o que sean propiedad de residentes en las mismas localidades.

Los referidos vehículos deberán gestionar una identificación que acredite el cumplimiento de tales extremos y contar con la cobertura de seguros de responsabilidad civil por daños a terceros no transportados establecida en el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre.



MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 “TRANSPORTES”

ANEXO XXXII
Transporte Marítimo

(245) assinaturas e cinco

**Ata da 15ª Reunião da Comissão de Especialistas
de Transporte Marítimo
27 a 29 de outubro de 2010 – João Pessoa – Brasil**

Ata da 15ª Reunião da Comissão de Especialistas de Transporte Marítimo

Realizou-se na cidade de João Pessoa, Estado da Paraíba, República Federativa do Brasil, nos dias 27, 28 e 29 de outubro de 2010, a reunião da Comissão de Especialistas de Transporte Marítimo do Mercosul, com a participação das Delegações da República Federativa do Brasil, República da Argentina, da República do Paraguai e da República Oriental do Uruguai.

A lista de participantes consta como **Anexo I** da presente Ata, a Declaração Conjunta dos Armadores (Câmara Naviera Argentina – CNA e o Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima – SYNDARMA) consta no **Anexo II**, a Declaração do SEMARBRA encontra-se no **Anexo III** e a Declaração dos Sindicatos Argentinos que congregam os trabalhadores da marinha mercante consta no **Anexo IV**.

A reunião se desenvolveu sob a presidência do Dr. André Luís de Arruda Coelho, chefe da Delegação Brasileira, que saudou as delegações presentes e desejou uma feliz estada na cidade de João Pessoa, e posteriormente as Delegações acordaram o tratamento do Projeto de Acordo Multilateral de Transporte Marítimo do MERCOSUL.

A Delegação Brasileira mencionou que na última Reunião de Especialistas foi acordado que a Delegação Uruguaia apresentaria um estudo a respeito do suposto prejuízo ao sistema portuário uruguaio, levando-se em conta o que atualmente encontra-se redigido no Acordo Multilateral.

A Delegação Uruguaia manifestou o desejo em chegar a um acordo comum, ressaltando o espírito de integração do MERCOSUL. Destacou, ainda assim, que alguns pontos mencionados no Acordo são contrários aos interesses nacionais, sendo o serviço "feeder" o principal deles.

Com relação à suposta possibilidade de desenvolvimento de uma marinha mercante uruguaia a partir da aprovação do Acordo Multilateral nos termos em que está redigido, a Delegação Uruguaia mencionou que a frota da sua marinha mercante é pequena e que, ultimamente, tem sofrido algumas perdas adicionais devido ao descumprimento por parte de alguns sócios do bloco de outros acordos regionais. Isso levou a perda de bandeira de algumas de suas embarcações e ao receio dos armadores uruguaio quanto aos investimentos em embarcações que poderiam vir a fazer parte de uma frota projetada do MERCOSUL.

A Delegação Argentina expressou que compreende as colocações do Uruguai, mas que lamentava não poder analisar o estudo uruguaio e os eventuais prejuízos na sua economia, já que este não fora disponibilizado. Manifestou também que a proposta de Acordo Multilateral trará benefícios a todos os países do MERCOSUL. Esta Delegação

Handwritten signature/initials

Handwritten signature/initials

**Ata da 15^a Reunião da Comissão de Especialistas
de Transporte Marítimo
27 a 29 de outubro de 2010 – João Pessoa – Brasil**

afirmou que o transporte da hidrovía Paraguai-Paraná não é matéria de consideração do SGT-5 e que este está taxativamente excluído das Listas de Compromissos do Protocolo de Montevideu e que o futuro acordo somente trata do transporte marítimo. Com relação à situação dos armadores uruguaios, a Delegação Argentina manifestou que cada país registra eventuais inconvenientes em prejuízo de suas marinhas mercantes, entendendo que o Acordo Multilateral ajudará a eliminar estas situações. Agregando que a Argentina tampouco será inicialmente beneficiada, esperando que se encontre o ponto de equilíbrio, caso exista entre as partes vontade de unificar critérios para o desenvolvimento do Transporte Marítimo no Mercosul. Desta forma, solicita conhecer os argumentos que o Uruguai vem anunciando a várias reuniões e que ficou de apresentar, em função dos quais demonstraria os supostos prejuízos ao seu país.

A Delegação Brasileira declarou que também esperava analisar na presente reunião o estudo proposto pelo Uruguai, referente aos supostos prejuízos ao seu sistema portuário e ressalta a importância do Acordo Multilateral para a integração do MERCOSUL. Expressou que conforme exposto em reuniões passadas, os problemas eram os portos uruguaios e que agora os entraves apresentados são os armadores uruguaios, contrários ao Acordo Multilateral. Lembrou que o Brasil, Argentina e Paraguai querem a inclusão da carga "feeder" no Acordo e que diante deste impasse, desejariam que o Uruguai fizesse uma contra-proposta em cima do texto do Acordo, porém, sem a exclusão deste tipo de carga do mesmo. Reforçou que a proposta de Acordo de Transporte Marítimo Multilateral objetiva cumprir o seu papel de incentivador no desenvolvimento das marinhas mercantes, assumindo o caráter de integração regional.

A Delegação Paraguaia afirmou que concorda com os termos do Acordo Multilateral e esperava que o Uruguai apresentasse números comprovando estar sendo prejudicado, ratificando a sua posição de aprovar o Projeto de Acordo Multilateral de Transporte Marítimo do MERCOSUL, nos termos em que está redigido. Diante da posição contrária do Uruguai, consideram que é absolutamente necessário que esta delegação justifique com argumentos técnicos sua posição, com a apresentação prometida na última reunião desta Comissão, para possibilitar uma nova análise dos termos do Acordo.

A Delegação Argentina manifestou que se encontra disposta a considerar e analisar qualquer sugestão proposta pelos Estados Parte, mas deixou claro que o âmbito de aplicação e as cargas "feeder", definidas no Acordo devem permanecer como estão redigidas até o momento, já que qualquer alteração nestes dois tópicos não levaria a uma integração regional, significando um retrocesso.

A Delegação Uruguia manifestou entender que a negociação técnica, baseada no texto em sua redação atual, está esgotada e que o avanço nas negociações do Acordo Multilateral poderia ser facilitado se o assunto fosse encaminhado ao GMC para o seu tratamento político.

As Delegações da Argentina e do Paraguai entendem que a negociação não se esgotou no âmbito técnico do SGT-5, porque está pendente de consideração do estudo

[Handwritten signature]
17/10/10

[Handwritten signature]

(247) *[Handwritten text]*

A Delegação Paraguuaia ratificou também a sua posição de que o Projeto de Acordo seja tratado no âmbito desta Comissão de Especialistas de Transporte Marítimo. Esta solicita que a Delegação Uruguaia identifique os pontos em desacordo no Projeto de Acordo e que o mesmo seja apresentado na próxima reunião da Comissão de Especialistas, com o objetivo de analisar conjuntamente com os quatro Estados Parte, a possibilidade de realizar modificações que permitam seguir com o processo para o estabelecimento do marco regulatório comum para o transporte marítimo no MERCOSUL, promovendo o espírito de integração no âmbito do comércio regional.

A Delegação Brasileira lamentou o posicionamento uruguaio, sustentando que as negociações no âmbito técnico não deveriam ser paralisadas diante do impasse e que o encaminhamento do assunto a níveis políticos seria prejudicial ao transporte marítimo dos quatro países membros do MERCOSUL. Sugeriu que a Delegação Uruguaia registrasse os pontos de discordância do Acordo, para que fossem reabertas as negociações na próxima reunião do Grupo de Especialistas.

As Delegações Argentina e Paraguai concordam com a renegociação desde que não se altere o âmbito da aplicação do Acordo e a carga feeder.

A Delegação do Uruguai tomou nota, com interesse, da proposta das demais delegações em reabrir as negociações no Grupo de Especialistas com base em um novo texto no qual os interesses dos Estados partes estejam contemplados. Não obstante, manifestou que não se encontra em condições de subescrever o Acordo nos termos atuais e indicou que o tema alcançou um nível político que merece ser considerado em uma esfera superior. Neste sentido, solicitou que o assunto seja tratado no âmbito do GMC.

A Delegação Argentina e Paraguuaia reiteraram e ratificaram a sua posição em manter as negociações no âmbito do SGT-5 em pontos específicos a serem indicados pelo Uruguai

 2465



(248) 2001-2002-2003-2004

**Ata da 15^a Reunião da Comissão de Especialistas
de Transporte Marítimo
27 a 29 de outubro de 2010 – João Pessoa – Brasil**

no Acordo já apresentado e reafirmaram expressamente sua negativa de elevar o tratamento deste tema ao GMC, considerando que as negociações não estão esgotadas e a prova disso é que o Uruguai não cumpriu seu compromisso de apresentar o estudo técnico prometido há várias reuniões atrás.

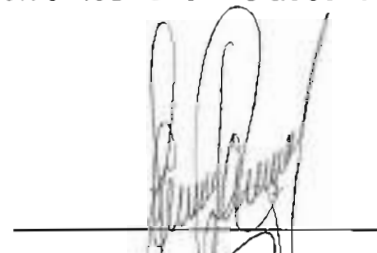
A Delegação Brasileira afirmou seu entendimento de que a negociação deveria permanecer no nível técnico e manifestou sua discordância da remessa do assunto ao GMC.

Nada mais havendo a tratar a reunião foi encerrada, o Dr. André Luís de Arruda Coelho agradeceu a participação de todas as Delegações presentes e manifestou a predisposição a encontrar caminhos para o alcance dos objetivos da integração do MERCOSUL.

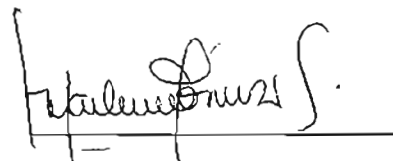
Finalizada a reunião, lavra-se a presente Ata em oito exemplares de um mesmo teor e um só efeito, firmando ao final das mesmas os representantes dos Estados Partes presentes.



Pela República Federativa do Brasil
Dr. André Luís de Arruda Coelho



Pela República da Argentina
Rosalba Carnovale



Pela República do Paraguai
Abog. Liz Marlene Gómez Sosa



Pela República Oriental do Uruguai
Cap. Gustavo Figueiredo

ANEXO I

(20) 2008th 0000th



Ata da 15^a Reunião da Comissão de Especialistas
de Transporte Marítimo
27 a 29 de outubro de 2010 – João Pessoa – Brasil



LISTA DE PARTICIPANTES

PELA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL:

Dr. ANDRÉ LUÍS DE ARRUDA COELHO - Superintendente de Nav. Marít. e de Apoio - ANTAQ
LEONARDO PEREIRA PINTO - ANTAQ
INÊS FÁTIMA DE SOUSA MOURA - ANTAQ
MILTON BENEVIDES DOS GUARANYNS – Marinha do Brasil - DPC
CARLOS RADICCHI – Marinha do Brasil - EMA
CAROLINA CASTRO COSTA – Ministério dos Transporte-Conjur

PELA REPÚBLICA DA ARGENTINA:

ROSALBA CARNOVALE – Dirección Nacional de Transporte Fluvial y Marítimo
GUSTAVO ANDRES MUJICA – Subsecretaría de Transporte Automotor (SSTA)

PELA REPÚBLICA DO PARAGUAI:

LIZ MARLENE GOMEZ SOSA – Dirección de Marina Mercante
LIANA CLARICE FERNANDEZ - Dirección de Marina Mercante

PELA REPÚBLICA ORIENTAL DO URUGUAI:

GUSTAVO FIGUEIREDO – Director General de Transporte Fluvial y Marítimo
MELISSA ROSANO – Embajada del Uruguay en Brasil
LIANA C. FERNANDEZ – Dir. Marina Mercante

OBSERVADORES:

PABLO ORTIZ MÉNDEZ – Subsecretaria de Transportes - Chile
PEDRO HENRIQUE – Syndarma – Brasil
HOMERO SAMPAIO – Syndarma – Brasil
FABIO SICCHERINO – Log-In - Brasil
CLÁUDIO FONTENELLE – Aliança - Brasil
ADRIANA ALEJO – Semarbra - Argentina
ANDRES NADAL – Caena – Antares Naviera S.A. - Argentina
GUSTAVO ROCA – Centro de Capitanes de Ultramar y Ofic. de la Marina Mercante - Argentina

(ZSI) 25/10/2010

ANEXO II

XL Reunião do SGT-5 do Mercosul

Declaração Conjunta dos Armadores

Os armadores representados pela Câmara Naviera Argentina – CNA e o Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima – SYNDARMA, entidades fundadoras do Conselho de Armadores do MERCOSUL, esperam que as Delegações Oficiais cheguem a um entendimento para aprovação do Acordo Multilateral de Transporte Marítimo do MERCOSUL, já consensuado pela República Federativa do Brasil, pela República Argentina e pela República do Paraguai, na 4ª reunião de especialistas realizada em Assunção, República do Paraguai, no ano de 2005.

O texto do referido Acordo está em perfeita harmonia com os princípios fundamentais do MERCOSUL estabelecidos no Tratado de Assunção, particularmente em seu Artigo 1º e no Protocolo de Montevideo sobre o comércio de serviços e seu anexo, que se refere ao serviço de transporte aquaviário, já que tem por objeto favorecer a integração, o desenvolvimento e a competitividade do transporte marítimo intra-zona.


Continuamos sustentando que o referido Acordo não colide com as políticas portuárias dos Estados Parte; aqueles que independentemente dos serviços que possam prestar aos armadores extra regionais, devem, também, atender aos mencionados princípios fundamentais do MERCOSUL, ou seja, de fomentar e fortalecer a integração, o desenvolvimento e a competitividade da região em seu conjunto. Os portos mais desenvolvidos tecnológica e operativamente e mais competitivos, serão sem dúvida, os captadores das demandas dos armadores de intra e extra zona. Tampouco colidem com as políticas aplicáveis ao setor de comércio de bens, o qual conta com mecanismos alfandegários e de controle para favorecer a produção local. Para nosso setor, um equivalente a esses mecanismos é a preferência pelo transporte a favor dos armadores regionais. O MERCOSUL não tem como fundamento de criação desenvolver ou dar preferência a bens ou serviços extracomunitários.

O setor de transporte aquaviário é um dos setores econômicos incluído, dentre vários outros, nos princípios do Tratado de Assunção, motivo pelo qual deve contar com uma política de transporte marítimo comum que tenha por objeto reativar as marinhas mercantes dos Estados Partes, dos setores ligados a essa atividade e fortificar a posição regional na negociação com outros blocos.

O Acordo Multilateral de Transporte Marítimo do MERCOSUL, já consensuado pela República Federativa do Brasil, pela República Argentina e pela República do Paraguai responde a esse compromisso, uma vez que:

- inclui todas as cargas movimentadas entre os portos e /ou zonas portuárias dos países membros;
- dá preferência para que o serviço de transporte seja realizado por todos os armadores dos Estados Parte;
- permite a livre negociação do frete e demais condições de transporte, sem cartelização e estabelecimento de cotas;
- estabelece procedimentos ágeis de aplicação para a rápida liberação do transporte por navios de registro extra MERCOSUL que cumpram com a normativa vigente, dentro da janela solicitada, nos casos em que a demanda de transporte não possa ser atendida por unidades do MERCOSUL, ou se pretenda cobrar fretes fora do preço de mercado; e
- beneficia, com a expansão da marinha mercante regional, os setores vinculados, entre eles a contratação de mão de obra regional, não só de gente do mar ou terrestre para atender às atividades das empresas de navegação como também para a indústria naval e o desenvolvimento que ela acarreta.


JORGE JOSÉ ALVAREZ
Presidente
Camara Naviera Argentina
CNA


PEDRO HENRIQUE GARCIA
Vice-Presidente
Suplente
SYNDARMA

ANEXO III



SEMARBRA
SERVICIO DE TRANSPORTE MARÍTIMO
ARGENTINA - BRASIL - MERCOSUR

XL REUNION DEL SUBGRUPO DE TRABAJO N°S DE TRANSPORTES DEL MERCOSUR

Sao, Pessoa, R.F. del Brasil – 27 al 29 de noviembre de 2010

Declaración de Joao Pessoa :

SEMARBRA es la entidad pionera que hace más de 50 años viene trabajando en la organización operativa del servicio de transporte marítimo cubierto por el Acuerdo Bilateral de Transporte Marítimo entre la República Argentina y la República Federativa del Brasil.

A través de su sede Buenos Aires reúne a la totalidad de los armadores argentinos autorizados a operar en el actual tráfico bilateral, mientras que su par la Sede de Río de Janeiro reúne a los armadores brasileños.

En la última reunión del Subgrupo de Trabajo N°5 SEMARBRA se manifestó muy optimista sobre el futuro del Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo.

Hoy lo está más aún, por cuanto en cumplimiento del Programa de Liberación del Protocolo de Montevideo (Parte III del Protocolo) y durante la Séptima Ronda de Negociación de Compromisos Específicos (CMC/DEC. N° 21/09) celebrada en la ciudad de Montevideo el 7 de diciembre de 2009, los Estados Parte mantuvieron sin modificaciones las listas de los compromisos asumidos de buena fe para la negociación e integración del transporte marítimo.

Ello debería reflejarse en la presente negociación técnica, superando así posturas incomprensibles e irrazonables como la de la delegación uruguaya que pretende alterar a nivel técnico lo que negocia y ratifica a nivel político en el Grupo Ad-Hoc de Servicios del Mercosur, ya que Uruguay nunca excluyó de esta mesa de negociaciones las cargas "feeders"; y cualquier modificación o suspensión de compromisos específicos incluidos en las "Listas de Compromisos Específicos" deberá resolverse conforme los mecanismos establecidos en el propio Protocolo de Montevideo.

En cuanto al ámbito de aplicación del futuro acuerdo, recordamos que el mismo ya está definido taxativamente en el inciso 2 del Artículo II del Protocolo de Montevideo. Es decir que el acuerdo multilateral deberá abarcar inexorablemente el servicio de transporte marítimo que se presta del territorio de un Estado Parte al territorio de cualquier otro Estado-Parte en cumplimiento de la normativa del Mercosur; y que la adhesión o denuncia al Tratado de Asunción a al Protocolo de Montevideo, significan, ipso iure, la adhesión o

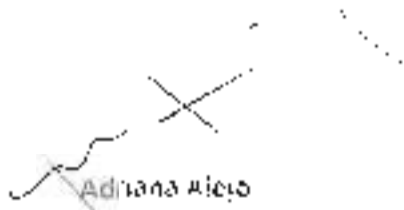


SEMARBRA
SOCIETY OF MARITIME BROKERS

denuncia al Protocolo de Montevideo y al Tratado de Asunción (art. XXIX Protocolo de Montevideo).

En todos los casos y hasta tanto no se logre el acuerdo multilateral prevaleza el acuerdo bilateral sobre transporte marítimo Argentina - Brasil.

Por todo ello invitamos a la razonabilidad y hacemos votos para que en la negociación se superen los intereses particulares, en pos de un objetivo mayor como es la integración regional y el cumplimiento de los compromisos asumidos de buena fe.


Adriana Aielo
Administradora Ejecutiva
SEMARBRA - SBA

ANEXO IV

Protocolo este, que fue suscripto por la República Argentina, la República Federativa del Brasil, la República Oriental del Uruguay y la República del Paraguay, el 15 de diciembre de 1997, en la Ciudad de Montevideo, y que debe completar el 7 de diciembre de 2015 como fecha máxima., la Liberación del Comercio de servicios Intra - MERCOSUR.

El Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo llevará a cumplir con dos principios prioritarios del MERCOSUR, desarrollar las infraestructuras del transporte y la integración regional. Y, en nada afecta al legítimo interés que un Estado Parte pueda tener en desarrollar su sistema portuario, ya que el mismo dependerá de la eficiencia y competitividad que puedan alcanzar respecto a otros puertos de la región.


El transporte por agua juega un papel fundamental en la economía toda, por lo que este subgrupo debe lograr que buques que enarbolan la bandera de los países miembros transporten todas aquellas cargas que se trasladen por medio marítimo, de un puerto de un Estado Parte a otro puerto de otro Estado Parte, independientemente del origen y destino de las mercaderías.


A partir de lo arriba expuesto exhortamos al Subgrupo de Trabajo N° 5, a la rápida aprobación del Acuerdo Multilateral de Transporte del MERCOSUR a fin de elevarlo al Grupo Mercado Común para su inmediata puesta en marcha, y así poder avanzar en la construcción de un MERCOSUR que permita modernizar las economías de los estados miembros, ampliando la oferta y la calidad de los bienes y servicios disponibles a fin de mejorar las condiciones de vida de sus habitantes y la integración definitiva de los trabajadores y trabajadoras del transporte por agua dentro del MERCOSUR.

COMITÉ DE ELECTRICISTAS
MAQUINISTAS NAVALES

ENRIQUE O. VENTURINI
SECRETARIO GENERAL


MARCOS R. CASTRO
CAPITÁN DE ULTRAMAR
PRESIDENTE


ARMANDO P. ALESSI
SECRETARIO GENERAL
SI. CO. NA. PA


HORACIO ENRIQUE DOMÍNGUEZ
Presidente
Centro de Jefes y Oficiales
Maquinistas Navales



SGT - 5 - TRANSPORTES
João Pessoa, 27, 28 e 29/10/2010

MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/10.

XL REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 "TRANSPORTES"

ANEXO XXXIII
Apresentação do Setor Privado

(26) Secret Stork y CVO



ARGENTINA

BOLÍVIA

BRASIL

CHILE

PARAGUAY

URUGUAY

CONSELHO EMPRESARIAL DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS DO MERCOSUL, BOLÍVIA E CHILE – CONDESUL

João Pessoa, Estado da Paraíba, 26 de outubro e 2010.


Aos Senhores Coordenadores Nacionais
do Subgrupo de Trabalho n. 5 – Transportes – MERCOSUL

Os representantes das entidades deste Conselho, na XXXVII reunião realizada nesta data, decidiram encaminhar aos Senhores Coordenadores Nacional do SGT-5 – Transportes, o que segue:


1. - **Pneumaticos:** continuam sendo aplicadas as multas sem o cumprimento do Acordo firmado em Salta/AR. Solita-se que esse Acordo seja implantado e respeitado por todas as autoridades de fiscalização dos Estados Partes.
- 2.- **Conselho de Segurança Viária:** se reitera a solicitação da participação do CONDESUL nas reuniões preparatorias do SGT-5 bem como nas reuniões do Conselho de Segurança Viária.
- 3.- **Normas técnicas:** Decidiu-se solicitar ao SGT-5, que acelere as tratativas para alcançar Acordos no ambito do SGT-3 – Normas Técnicas, sobre as luzes de identificação; desgates de pneumaticos; simbologias; Varandas; sinalizações e demais identificações exigidas para o veiculo transitar no territorio Mercosul. Dessa forma, busca-se um padrão standart para o veiculo de transporte internacional.
4. **Acordo aduaneiro entre Argentina e Chile:** se solicita que o Acordo entre Argentina e Chile, por suas Aduanas, pela não retenção do veiculo transportador ate decisão judicial transitado em julgado seja extendido para os demais países do Bloco. Por tratar-se do princípio da nação mais favorecida os demais países – Brasil, Uruguai e Paraguai solicitam sua extensão para o setor de transporte rodoviário internacionalde cargas.
5. **Cumprimento e aplicação dos Acordos:** se reitera a solicitação ao SGT-5 – Transportes – MERCOSUL o efetivo cumprimento e aplicação dos acordos firmados, no ambito desse Subgrupo.
- 6.- **Emissão eletrônica de certificado de seguros:** se solicita que esse Subgrupo de Trabalho SGT-5 disponha de instrumento necessario para assegurar a aceitação de certificado eletrônico de seguros por parte de todos os países membros.
7. **Cabine Dupla:** as entidades brasileiras comunicaram que encaminharam ao governo brasileiro oficio solicitando que o governo argentino suspenda a aplicação da norma sobre cabine dupla aos veiculos que tem autorização para realizar o transporte internacional repetindo, assim, o princípio do Direito Adquirido.

E, por fim, este Conselho informa aos Senhores Coordenadores Nacionais que institui Comitê Técnico Permanente e que por meio de reuniões periodicas em distintos pontos de fronteira dos Estados Partes trabalhará na elaboração de projetos e propostas concretas, com fundamento profissional, com o principal objetivo de agilizar a operação de transporte internacional e reverter seus atuais níveis de ineficiencia.

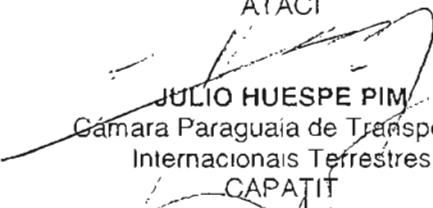
FLAVIO BENATTI
Associação Nacional do Transporte
de Cargas e Logística -
NTC&Logística


JOSÉ CARLOS BECKER
Associação Brasileira de
Transportadores Internacionais
ABTI


HECTOR FORESI
Federación Argentina de Entidades Empresarias del
Autotransporte de Cargas
FADEEAC

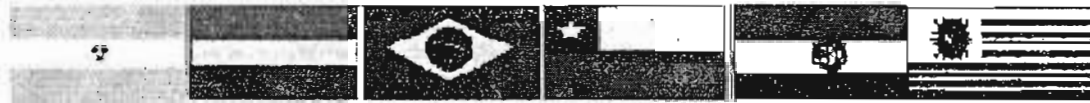

ARIEL ONGUINO
Asociación de Transportistas de
Cargas Internacional
ATACI


NESTOR HUGO LURASCHI
Cámara Autotransporte Terrestre
Internacional del Uruguay
CATIDU


JULIO HUESPE PIM
Cámara Paraguaya de Transportes
Internacionales Terrestres
CAPATIT


CARLOS TORREALBA
Asociación Gremial Chilena de Empresarios
del Transporte Internacional de Cargas por
Carretera - AGETICH


JUAN ARAYA
Confederación Nacional Dueños
De Camiones de Chile - CNDC



ARGENTINA

BOLÍVIA

BRASIL

CHILE

PARAGUAY

URUGUAY

CONSELHO EMPRESARIAL DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS DO MERCOSUL, BOLÍVIA E CHILE – CONDESUL

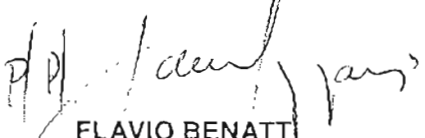
João Pessoa, Estado da Paraíba, 26 de outubro e 2010.

Aos Senhores Coordenadores Nacionais
do Subgrupo de Trabalho n. 5 – Transportes – MERCOSUL


Os representantes das entidades deste Conselho, na XXXVII reunião realizada nesta data, decidiram encaminhar aos Senhores Coordenadores Nacional do SGT-5 – Transportes, o que segue:

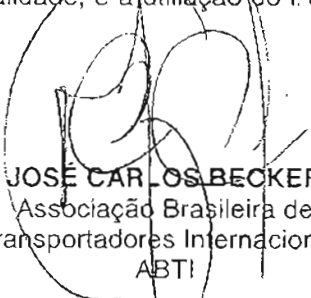
1.- **Apolice de Seguros:** Sobre a modificação do art.13, anexo 1, Assuntos Aduaneiros, do ATIT (aprovada em) aprovada em reunião realizada na ALADI, em março deste ano, pelo grupo aduaneiro, na qual o veículo se constitui em uma das garantias, substituindo-a pelo seguro contratado pelo transportador seja a única garantia para efeitos aduaneiros.

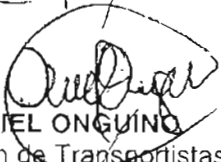
2.- **Tolerancias sobre pesos:** Aprovou-se solicitar ao SGT-5 – Transporte – MERCOSUL a proposta deste Conselho sobre a tolerancia sobre peso, a saber: eixo simples + 500kg; eixo dupla = 1.000 kg; eixo duplo – tandem – 1.500kg; eixo triplo – tandem = 2.000kg e Peso Bruto Total = 2.250kg. A proposta é a aplicação nos pesos por eixo da norma Argentina que é mais condizente com a realidade; e a utilização do Peso Bruto Total da regra brasileira, 5% de tolerancia.

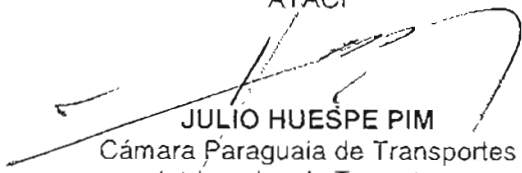

FLAVIO BENATTI
Associação Nacional do Transporte
de Cargas e Logística -
NTC&Logística


HECTOR FORESI
Federación Argentina de Entidades Empresarias del
Autotransporte de Cargas
FADEEAC


NESTOR HUGO LURASCHI
Cámara Autotransporte Terrestre
Internacional del Uruguay
CATIDU


JOSÉ CARLOS BECKER
Associação Brasileira de
Transportadores Internacionais
ABTI


ARIEL ONGUINO
Asociación de Transportistas de
Cargas Internacional
ATACI


JULIO HUESPE PIM
Cámara Paraguaya de Transportes
Internacionales Terrestres
CAPATIT

(264) 200 600 000 e-mail: secret@condesul.org

Os representantes das entidades deste Conselho , na XXXVII reunião realizada nesta data, decidiram encaminhar aos Senhores Coordenadores Nacional do SGT-5 – Transportes, o que segue:

1. - **Pneumáticos:** continuam sendo aplicadas as multas sem o cumprimento do Acordo firmado em Salta/AR. Solita-se que esse Acordo seja implantado e respeitado por todas as autoridades de fiscalização dos Estados Partes .

2.- **Conselho de Segurança Viária:** se reitera a solicitação da participação do CONDESUL nas reuniões preparatorias do SGT-5 bem como nas reuniões do Conselho de Segurança Viária.

3.- **Normas técnicas:** Decidiu-se solicitar ao SGT-5, que acelere as tratativas para alcançar Acordos no âmbito do SGT-3 – Normas Técnicas, sobre as luzes de identificação; desgates de pneumáticos; simbologias ; Varandas; sinalizações e demais identificações exigidas para o veículo transitar no território Mercosul. Dessa forma, busca-se um padrão standart para o veículo de transporte internacional.

4. **Acordo aduaneiro entre Argentina e Chile:** se solicita que o Acordo entre Argentina e Chile, por suas Aduanas, pela não retenção do veículo transportador até decisão judicial transitado em julgado seja estendido para os demais países do Bloco. Por tratar-se do princípio da nação mais favorecida os demais países – Brasil, Uruguai e Paraguai solicitam sua extensão para o setor de transporte rodoviário internacionalde cargas.

5. **Cumprimento e aplicação dos Acordos:** se reitera a solicitação ao SGT-5 – Transportes – MERCOSUL o efetivo cumprimento e aplicação dos acordos firmados, no âmbito desse Subgrupo.


6.- **Emissão eletrônica de certificado de seguros:** se solicita que esse Subgrupo de Trabalho SGT-5 disponha de instrumento necessário para assegurar a aceitação de certificado eletrônico de seguros por parte de todos os países membros.

7. **Cabine Dupla:** as entidades brasileiras comunicaram que encaminharam ao governo brasileiro ofício solicitando que o governo argentino supenda a aplicação da norma sobre cabine dupla aos veículos que tem autorização para realizar o transporte internacional repetindo, assim, o princípio do Direito Adquirido.

E, por fim, este Conselho informa aos Senhores Coordenadores Nacionais que institui Comitê Técnico Permanente e que por meio de reuniões periódicas em distintos pontos de fronteira dos Estados Partes trabalhará na elaboração de projetos e propostas concretas, com fundamento profissional, com o principal objetivo de agilizar a operação de transporte internacional e reverter seus atuais níveis de ineficiência.

(265) 3000 Ento Seceda y UNCO

FLAVIO BENATTI
Associação Nacional do Transporte
de Cargas e Logística -
NTC&Logística



HECTOR FORESI
Federación Argentina de Entidades Empresarias del
Autotransporte de Cargas
FADEEAC



NESTOR HUGO LURASCHI
Cámara Autotransporte Terrestre
Internacional del Uruguay
CATIDU



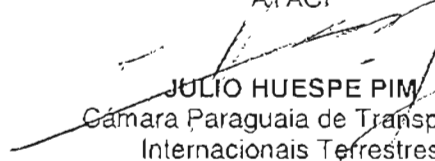
CARLOS TORREALBA
Asociación Gremial Chilena de Empresarios
del Transporte Internacional de Cargas por
Carretera - AGETICH

JOSÉ CARLOS BECKER
Associação Brasileira de
Transportadores Internacionais
ABT

ARIEL ONGUINO
Asociación de Transportistas de
Cargas Internacional
ATACI



JULIO HUESPE PIM
Cámara Paraguaya de Transportes
Internacionales Terrestres
CAPATIT



JUAN ARAYA
Confederación Nacional Dueños
De Camiones de Chile - CNDC



XL Reunião do SGT-5 do Mercosul

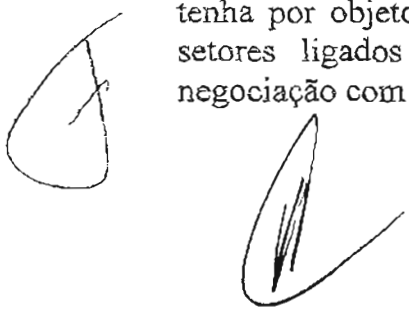
Declaração Conjunta dos Armadores

Os armadores representados pela Câmara Naviera Argentina – CNA e o Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima – SYNDARMA, entidades fundadoras do Conselho de Armadores do MERCOSUL, esperam que as Delegações Oficiais cheguem a um entendimento para aprovação do Acordo Multilateral de Transporte Marítimo do MERCOSUL, já consensuado pela República Federativa do Brasil, pela República Argentina e pela República do Paraguai, na 4ª reunião de especialistas realizada em Assunção, República do Paraguai, no ano de 2005.

O texto do referido Acordo está em perfeita harmonia com os princípios fundamentais do MERCOSUL estabelecidos no Tratado de Assunção, particularmente em seu Artigo 1º e no Protocolo de Montevideo sobre o comércio de serviços e seu anexo, que se refere ao serviço de transporte aquaviário, já que tem por objeto favorecer a integração, o desenvolvimento e a competitividade do transporte marítimo intra-zona.

Continuamos sustentando que o referido Acordo não colide com as políticas portuárias dos Estados Parte; aqueles que independentemente dos serviços que possam prestar aos armadores extra regionais, devem, também, atender aos mencionados princípios fundamentais do MERCOSUL, ou seja, de fomentar e fortalecer a integração, o desenvolvimento e a competitividade da região em seu conjunto. Os portos mais desenvolvidos tecnológica e operativamente e mais competitivos, serão sem dúvida, os captadores das demandas dos armadores de intra e extra zona. Tampouco colidem com as políticas aplicáveis ao setor de comércio de bens, o qual conta com mecanismos alfandegários e de controle para favorecer a produção local. Para nosso setor, um equivalente a esses mecanismos é a preferência pelo transporte a favor dos armadores regionais. O MERCOSUL não tem como fundamento de criação desenvolver ou dar preferência a bens ou serviços extracomunitários.

O setor de transporte aquaviário é um dos setores econômicos incluído, dentre vários outros, nos princípios do Tratado de Assunção, motivo pelo qual deve contar com uma política de transporte marítimo comum que tenha por objeto reativar as marinhas mercantes dos Estados Partes, dos setores ligados a essa atividade e fortificar a posição regional na negociação com outros blocos.

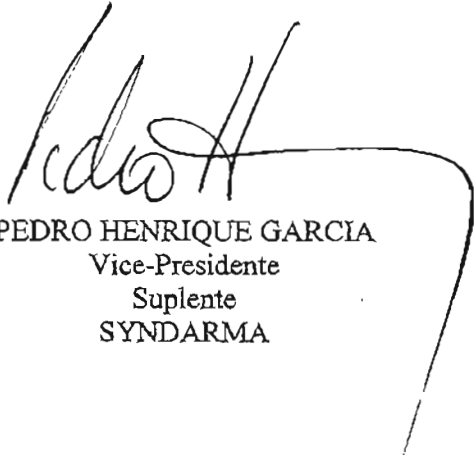


pretenda cobrar tretos fora do preço de mercado; e

- beneficia, com a expansão da marinha mercante regional, os setores vinculados, entre eles a contratação de mão de obra regional, não só de gente do mar ou terrestre para atender às atividades das empresas de navegação como também para a indústria naval e o desenvolvimento que ela acarreta.



JORGE JOSÉ ALVAREZ
Presidente
Camara Naviera Argentina
ONA



PEDRO HENRIQUE GARCIA
Vice-Presidente
Suplente
SYNDARMA

Protocolo este, que fue suscripto por la República Argentina, la República Federativa del Brasil, la República Oriental del Uruguay y la República del Paraguay, el 15 de diciembre de 1997, en la Ciudad de Montevideo, y que debe completar el 7 de diciembre de 2015 como fecha máxima., la Liberación del Comercio de servicios Intra – MERCOSUR.

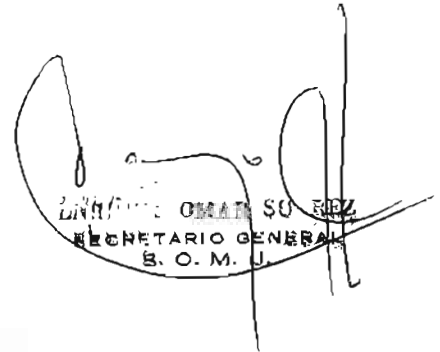
El Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo llevará a cumplir con dos principios prioritarios del MERCOSUR, desarrollar las infraestructuras del transporte y la integración regional. Y, en nada afecta al legítimo interés que un Estado Parte pueda tener en desarrollar su sistema portuario, ya que el mismo dependerá de la eficiencia y competitividad que puedan alcanzar respecto a otros puertos de la región.


El transporte por agua juega un papel fundamental en la economía toda, por lo que este subgrupo debe lograr que buques que enarbolan la bandera de los países miembros transporten todas aquellas cargas que se trasladen por medio marítimo, de un puerto de un Estado Parte a otro puerto de otro Estado Parte, independientemente del origen y destino de las mercaderías.


A partir de lo arriba expuesto exhortamos al Subgrupo de Trabajo N° 5, a la rápida aprobación del Acuerdo Multilateral de Transporte del MERCOSUR a fin de elevarlo al Grupo Mercado Común para su inmediata puesta en marcha, y así poder avanzar en la construcción de un MERCOSUR que permita modernizar las economías de los estados miembros, ampliando la oferta y la calidad de los bienes y servicios disponibles a fin de mejorar las condiciones de vida de sus habitantes y la integración definitiva de los trabajadores y trabajadoras del transporte por agua dentro del MERCOSUR.

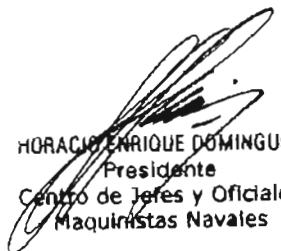
SINDICATO DE ELECTRICISTAS
ELECTRONICISTAS NAVALES

ENRIQUE O. VENTURINI
SECRETARIO GENERAL


ENRIQUE O. VENTURINI
SECRETARIO GENERAL
S. O. M. U.


MARCOS R. CASTRO
CAPITÁN DE ULTRAMAR
PRESIDENTE
CENTRO DE CAPITANES DE ULTRAMAR
OFICIALES DE LA MARINA MERCANTE


ARMANDO P. ALESSI
SECRETARIO GENERAL
SI. CO. NA. RA.


HORACIO ENRIQUE DOMINGUEZ
Presidente
Centro de Jefes y Oficiales
Maquinistas Navales

CUT

COMISION DE USUARIOS DEL TRANSPORTE

Buenos Aires, 18 de octubre de 2010

Al Señor
Secretario - Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial
Dr. Raúl Cuence
S / D

Ref.: C.D. N° 5583/2010
Proyecto de Acuerdo Multilateral de
Transporte Marítimo del Mercosur – SGT N° 5.
Solicitud de inclusión en temario y acta de la
Reunión del SGT N° 5 – Brasil – João Pessoa
– 27 a 29/10/2010

De nuestra consideración:

Las entidades que a continuación se citan en orden alfabético, representantes de la carga de exportación y de importación, la producción, los puertos y el transporte internacional, reunidas en la Comisión de Usuarios del Transporte – CUT- , tienen el agrado de dirigirse a Ud., refiriéndose al Proyecto de Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo del MERCOSUR (en adelante PAMTMM):

- Bolsa de Cereales
- Bolsa de Comercio de Rosario
- Cámara de Exportadores de la República Argentina – CERA -
- Cámara de la Industria Aceitera de la República Argentina – CIARA –
- Cámara de la Industria Química y Petroquímica – CIQYP –
- Cámara de Puertos Privados Comerciales
- Centro de Exportadores de Cereales – CEC –
- Centro de Industriales Siderúrgicos –CIS –
- Sociedad Rural Argentina
- Federación de Cámaras de Comercio Exterior de la República Argentina – FECACERA -

Dr. ANTONIO S. MARINELLI
Antonio S. Marinelli

Entidad Coordinadora: Cámara de Exportadores de la República Argentina

Av. Roque S. Peña 740 – Piso 1° - C1035AAP - Buenos Aires

Tel/Fax: (54-11) 4394-4482 Líneas rotativas

E-mail: contacto@cera.org.ar - Internet: <http://www.cera.org.ar>

(27) 2000 5000 y uno

Joao Pessoa, 27 de octubre de 2010.-

Señores Coordinadores Nacionales

Sub Grupo de Trabajo N° 5

"Transporte del Mercosur"

Presente

De nuestra mayor consideración:

EL FORO DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS POR CARRETERA DEL MERCOSUR, reunido en la ciudad de Joao Pessoa, República Federativa del Brasil en el día de la fecha se dirige a Ustedes y expresa:

Reiteramos una vez más la necesidad de que con relación a la Resolución GMC 28/05, los coordinadores del SGT N° 5 colaboren para lograr la efectiva implementación de los servicios experimentales entre Buenos Aires y Asunción y entre Montevideo y Buenos Aires, realizando los contactos necesarios con los representantes de las Aduanas a nivel de cada país.

Ante las diferentes enmiendas realizadas al actual proyecto de acuerdo sobre Responsabilidad Civil Contractual en el Transporte de Pasajeros por carretera, que han desvirtuado su objetivo, consideramos imprescindible generar un grupo de trabajo integrado por las autoridades especializadas, de los estados parte, conjuntamente con los operadores privados y sus asesores especializados en ese tema, a los efectos de acordar un texto consensuado que realmente salvaguarde los intereses de todas las partes involucradas es decir, los pasajeros, así como las empresas prestadoras de los servicios.

Consideramos que la facilitación y agilización fronteriza es imprescindible para lograr una verdadera integración regional. Se debe lograr la implementación de sistemas integrados de control fronterizo en los diferentes pasos como prioridad.

(273) 330 0000 55 55 55 55 55

Teniendo en cuenta el desarrollo adquirido por los medios de comunicación y en especial el desarrollo de internet, con el cual están equipados todos los servicios fronterizos se hace imprescindible que las autoridades migratorias y aduaneras, instrumenten las medidas necesarias para recibir vía internet, las listas de pasajeros, para poder realizar previamente a la llegada de las unidades a las fronteras, todos los controles necesarios de forma tal que el pasaje por los puestos fronterizos pueda ser realizado con fluidez y en un lapso de tiempo razonable.

Deben adoptarse medidas tendientes a evitar las demoras o enlentecimientos injustificados que muchas veces se producen por la operativa aplicada por parte del personal de los servicios fronterizos, para no afectar la integridad de los pasajeros que deben aguardar en la frontera, en condiciones infrahumanas, para realizar los cruces, que finalmente se producen luego de largas horas de espera.

Estos hechos conspiran notoriamente contra la actividad del transporte terrestre de pasajeros agravando las asimetrías existentes con otros modos.

Exigimos se respeten integralmente los criterios aplicados históricamente a la modalidad de TRÁFICO INTERNACIONAL, cuya naturaleza jurídica está determinada como la prestación de servicios de transporte de pasajeros entre dos países, pudiendo embarcar pasajeros en cualquier punto de la traza del recorrido autorizado, dentro de un país "A" con destino a un país "B", con la única exigencia y obligación de no realizar cabotaje o quinta libertad, teniendo en cuenta que las restricciones de tráfico deben ser establecidas, a título expreso, en el permiso original emitido en un todo de acuerdo con lo establecido en el ATIT.

Con respecto a la homologación de los certificados de Inspección Técnica Vehicular, se hace necesario la unificación de criterios en la aplicación de normas relativas a su aceptación y validez, evitando que en los estados partes, aduciendo problemas de seguridad se adopten medidas que impidan la libre circulación de vehículos en el marco de los acuerdos internacionales (ATIT y MERCOSUR).

La mejora en la seguridad vial es una materia compleja donde intervienen un sin número de factores. La tasa de siniestralidad del transporte automotor de pasajeros en nuestros países es baja y se encuentra en disminución.

Consideramos que el sector privado debería participar del Consejo Permanente de Seguridad Vial del Mercosur, fundamentalmente porque el sector puede aportar su experiencia y conocimiento de las circunstancias. La aprobación de normas sin la participación del sector privado puede llevar a la aprobación de medidas que en la práctica resultan de muy difícil aplicación, dado que a veces incluso, se encomienda al personal de conducción el contralor de su cumplimiento lo que en la práctica resulta imposible.

Para mejorar la seguridad vial, expresamos que se deben considerar como prioritarios los siguientes ítems:

- A) Mejora y adecuación de la infraestructura vial de acuerdo a las exigencias crecientes del tráfico tanto cualitativa, como cuantitativa.
- B) Severo control de alcoholemia en las rutas.
- C) Control efectivo de las distancias mantenidas por los vehículos pesados a fin de desalentar la formación de caravanas.
- D) Control de las velocidades autorizadas en forma regular y a todos los usuarios de las rutas por igual.

Pesos y dimensiones. Debe procurarse un sinceramiento real respecto a este tema, tomando en cuenta que las unidades disponibles en los mercados a los cuales podemos acceder las empresas, producen cada vez vehículos más potentes, que permiten una mayor capacidad por la relación peso potencia y a su vez en aras de la seguridad, son más pesados al fortalecer su construcción.

Por esa misma razón no puede seguir utilizándose solamente el criterio de antigüedad de las unidades desconociendo la realidad en cuanto a kilómetros realizados anualmente, su estado de conservación, la inversión realizada y las posibilidades de

amortización de las mismas, así como la verdadera vida útil de estas.

Por estos motivos debe aprobarse una modificación de la actual reglamentación del MERCOSUR, que refleje estas realidades.

A su vez se debe propender a la unificación de criterios tanto en los países miembros como en los adherentes, procurando terminar con las diferencias sustanciales que actualmente se producen.

Solicitamos que mientras no se unifiquen los criterios, no se apliquen sanciones a los ómnibus que se encuentran debidamente habilitados en sus países de origen, mientras circulen por los demás países integrantes del MERCOSUR y/o por los países adherentes.

Calculo Tarifario. Planteamos la necesidad de analizar la norma establecida en la resolución de Cochabamba, para la fijación de las tarifas internacionales y que se consideren las distintas situaciones y periodos del año, contemplando además las asimetrías que se generan con los otros modos de transporte tanto aéreo como fluvial.

La actual política comercial de los medios aéreos y fluviales, que no se encuentran regulados de la misma forma que el terrestre, están comprometiendo seriamente la subsistencia del transporte terrestre de pasajeros, lo que acarrearía la pérdida de numerosas fuentes de de pasajeros. Debe tenerse en cuenta además que los servicios terrestres vinculan a todas las localidades que atraviesan, cumpliendo una función social y su desaparición generaría enormes perjuicios a esas poblaciones

Las empresas que cumplen servicios ocasionales no deberían ser obligadas a tener representantes legales en todos los países a los cuales realizan los mismos, salvo aquellas que por su cantidad y frecuencia se tornen habituales, dado que esto generaría costos que harían inviable la realización de los mismos para aquellos que cumplen servicios realmente ocasionales.

Por otra parte se torna cada día más necesario que los permisos ocasionales puedan ser emitidos via internet como forma de facilitar los trámites a nivel de las empresas y que por el otro lado las

(276) *Asociación de transportistas y SCS*

autoridades competentes puedan efectuar más fácil y ágilmente los correspondientes controles.

Ante la proximidad de una nueva temporada ALTA, entendemos que como forma de actuar ecuánimemente, equitativa y justa, se otorguen prioritariamente a las empresas que cumplen los servicios regulares durante todo el año y que solamente ante la negativa de éstas sean ofrecidos a terceras empresas.

De esta forma se podrá garantizar el mantenimiento de la ecuación económica de las empresas regulares.

Con relación al proyecto de salud elevado por el Grupo 11 para la previsión de enfermedades en el transporte terrestre, consideramos que el actual proyecto por su imprecisión y su vastedad que recaería en cuanto a su aplicación, fundamentalmente en el personal de conducción, tal como ha sido planteado resulta inaplicable.

Manifestamos nuestra disposición a participar en todas las oportunidades que nos sea requerido para aportar nuestro conocimiento y nuestra experiencia como lo hemos venido haciendo hasta el presente.



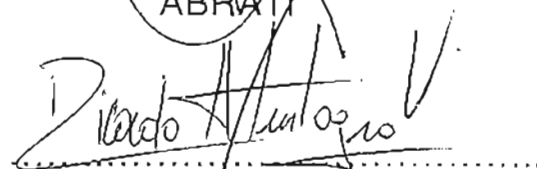
AAETA



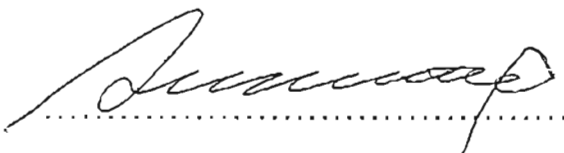
ABRATI



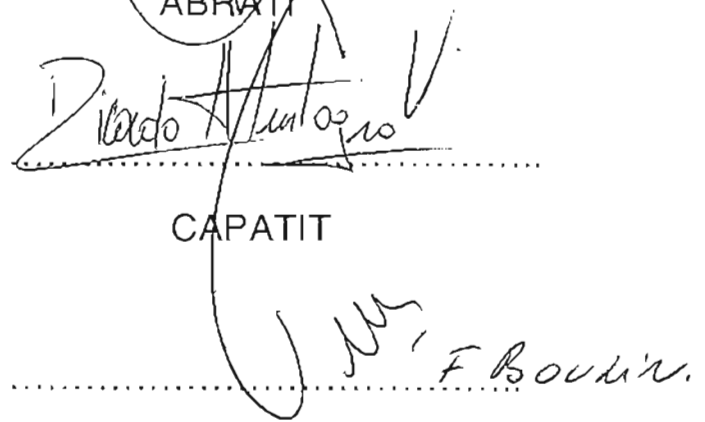
ANETRA



CAPATIT



FENABUS



CELADI