



**XXIII REUNIÓN BILATERAL
DE LOS ORGANISMOS DE APLICACIÓN DEL
ACUERDO
SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL
TERRESTRE
URUGUAY – BRASIL**

26 DE SETIEMBRE DE 2018

MONTEVIDEO – URUGUAY

**ACTA DE LA XXIII REUNIÓN BILATERAL URUGUAY-BRASIL DE LOS
ORGANISMOS DE APLICACIÓN DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE
INTERNACIONAL TERRESTRE – A.T.I.T.**

Montevideo, 26 de setiembre de 2018

En la ciudad de Montevideo, el día 26 de setiembre de 2018, se celebró en la sede del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, la XXIII Reunión Bilateral de los Organismos de Aplicación del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre de la República Oriental del Uruguay y la República Federativa del Brasil.

La lista de participantes se agrega como **Anexo I** de la presente Acta.

El Director Nacional de Transporte, Sr. Felipe Martin, dio la bienvenida a la Delegación de Brasil y a los representantes del Sector Privado de ambos países, y formuló votos para el éxito de la reunión.

Por su parte el jefe de la Delegación de Brasil, Sr. Noboru Ofugi, agradeció la bienvenida y manifestó su expectativa de avanzar en los diferentes temas a tratar.

Posteriormente se acordó el Temario de trabajo de la Reunión que se incluye en el **Anexo II** de la presente Acta.

1. TRANSPORTE DE CARGAS

1.1. Corredores de transporte para 25.5 toneladas y fiscalización de los pesos y dimensiones de los vehículos de transporte de cargas

La delegación uruguaya reconoció que este tema ha estado en la agenda de las reuniones bilaterales con Brasil desde varios años atrás, pero destacó los esfuerzos realizados por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP) de su país, los cuales pueden percibirse por parte de los operadores de transporte, para adecuar sus corredores con Brasil a los compromisos derivados de los Acuerdos adoptados en el MERCOSUR.

En ese sentido agregó que ya se han concluido las obras de ensanche y refuerzo de siete puentes de la Ruta N°5 (corredor Montevideo-Rivera), en el tramo comprendido entre Durazno y Tacuarembó, que los habilitará para la circulación de vehículos con ejes triples de doce neumáticos y 25,5t de peso.

Con relación al puente sobre el Arroyo Cuñapirú, ubicado en un tramo de jurisdicción departamental del corredor Montevideo-Rivera, informó que el MTOP se encargará de realizar las obras de refuerzo y ensanche, estimándose que las obras ya contratadas tendrán una duración comprendida entre doce y quince meses. Se ha desestimado por razones técnicas que durante la ejecución de las obras se permita el pasaje de vehículos con ejes triples de 25,5t por la media



ACTA DE LA XXIII REUNIÓN BILATERAL URUGUAY-BRASIL DE LOS ORGANISMOS DE APLICACIÓN DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE – A.T.I.T.

Montevideo, 26 de setiembre de 2018

calzada que se habilitará para circular mientras se realizan obras en la senda contigua.

Con relación al puente sobre el Río Olimar, de 470m de longitud, ubicado en el corredor Montevideo-Río Branco-, informó que se continúa con la ejecución de las obras de ensanche y refuerzo. Actualmente los vehículos están circulando por una senda de 3,20m de ancho por lo que al igual que en el caso anterior la Dirección Nacional de Vialidad ha desaconsejado la circulación en esas condiciones de vehículos de triple eje con 25,5t. Se estima la finalización de las obras en el último trimestre de 2019.

La delegación uruguaya expresó que de acuerdo a lo informado por la Dirección Nacional de Vialidad del MTOP, a pesar de la corrección operada en muchos de los puentes de los corredores mencionados, hay vehículos del tipo tractor con semirremolque con distancias entre ejes extremos del orden de los 12m (por ejemplo, los conocidos como "casambas"), que provocan concentración de cargas en sus tramos que generan solicitaciones adversas no admisibles.

En ese sentido se informó que se está trabajando en la determinación de formas confiables de medir las distancias entre ejes extremos de vehículos a efectos de que la autorización de circular con vehículos con ejes triples de 25,5t no pueda llevar a fallas graves en las estructuras y riesgos para la seguridad en la circulación de los vehículos.

La delegación de Brasil expresó que ha recibido varias reclamaciones de empresas de su país con relación a los criterios de fiscalización de pesos de los vehículos semirremolque tipo "Vanderleia", constituidos por tres ejes simples separados en más de 2,40m, o por un eje simple separado más de 2,40m de un eje tándem doble, en los corredores Montevideo- Río Branco y Montevideo-Rivera, que a su juicio no toman en cuenta los límites de pesos acordados en el MERCOSUR.

Al respecto la delegación de Uruguay expresó que el peso bruto asignado a los grupos formados por tres ejes simples separados se basa en la Tabla contenida en su reglamentación de pesos de vehículos que establece el peso bruto total de un vehículo o de un grupo de ejes en función de la distancia entre los ejes extremos. Es un recurso comúnmente existente en la normativa comparada tendiente a evitar la excesiva concentración de cargas en tramos cortos de puentes.

Aclaró que un vehículo tractor de tres ejes, con un semirremolque del tipo "Vanderleia" de tres ejes simples separados, puede cargar en cualquier corredor vial el peso bruto máximo de 45t acordados en el MERCOSUR toda vez que la suma de los pesos en los diferentes grupos no exceda de los límites

**ACTA DE LA XXIII REUNIÓN BILATERAL URUGUAY-BRASIL DE LOS
ORGANISMOS DE APLICACIÓN DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE
INTERNACIONAL TERRESTRE – A.T.I.T.**

Montevideo, 26 de setiembre de 2018

reglamentarios incluyendo el de la carga que surge para el “Vanderleia” de la Tabla antes mencionada.

Con relación al semirremolque constituido por un eje simple separado de un grupo de ejes doble aclaró que le caben las mismas restricciones de circulación que a los semirremolques de triple eje y doce neumáticos.

1.2. Modificación de flotas

La delegación de Brasil planteó los reclamos de operadoras de transporte de cargas de su país, en cuanto a la dificultad para dar altas, modificaciones y bajas de determinados vehículos en los permisos internacionales.

La delegación de Uruguay aclaró que las imposibilidades surgen de la existencia de contravenciones pendientes de pago, así como la inexistencia de representante legal. Al respecto se explicó que en Uruguay las contravenciones son impuestas a la empresa y no a los vehículos.

Ambas delegaciones acordaron establecer un mecanismo de consulta previa de adeudos por contravenciones por parte de las empresas de Brasil, en los casos que estime pertinentes para la concreción de las transacciones. A dichos efectos, la delegación de Uruguay puso a disposición de las autoridades brasileñas el siguiente correo electrónico para derivar dichas consultas: dnt.secretaria.dgtc@mtop.gub.uy.

2. TRANSPORTE DE PASAJEROS

2.1. Ómnibus de doble piso – Double Decker 15 metros

La delegación de Uruguay recordó que luego de coordinaciones efectuadas con la empresa de bandera brasileña TTL realizó entre los días 9 y 10 de mayo del corriente una serie de ensayos de desempeño con un ómnibus de 15m, del tipo 8x2, perteneciente a la empresa Planalto Transportes Ltda. En ese sentido preparó un informe que se agrega en el **Anexo III** de la presente Acta.

A continuación, enumeró los principales hallazgos de las pruebas e hizo mención a las conclusiones del estudio de la información técnica complementaria remitida por la ANTT sobre el posible modelo de ómnibus que se pretendería emplear en el transporte regular de pasajeros entre Uruguay y Brasil.

En resumen, los elementos más importantes destacados fueron los siguientes:

1. La circulación a baja velocidad en vías urbanas del ómnibus estudiado no planteó dificultades, en particular en los giros a 90°.

**ACTA DE LA XXIII REUNIÓN BILATERAL URUGUAY-BRASIL DE LOS
ORGANISMOS DE APLICACIÓN DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE
INTERNACIONAL TERRESTRE – A.T.I.T.**

Montevideo, 26 de setiembre de 2018

2. No se observaron dificultades del vehículo en el ingreso, estacionamiento y salida de las cuatro terminales de ómnibus donde se le hizo operar.
3. Cabe expresar que durante la circulación del ómnibus por empalmes en rutas nacionales por la que transitó-principalmente rutas N°8; N°9-no se observó la invasión de banquinas o la circulación sobre cordonetes.
4. Los pesos de las dos versiones del ómnibus no cumplen con los límites establecidos en la Res GMC N° 65/08.
5. Considerando la normativa sobre límites de pesos de Uruguay, el ómnibus operando con 57 pasajeros y dos tripulantes, con un peso promedio de 80kg, cumpliría según cálculos del fabricante de la carrocería con los máximos reglamentarios.
6. En base a la información recogida en la estación de pesaje Chuy en el primer semestre de 2018, en el 22% de los casos de ómnibus de cuatro ejes del tipo 8x2, se superó el límite previsto en el proyecto para el eje doble no homogéneo trasero. En ese sentido agregó que, si se considera un peso promedio por pasajero más realista, de 90kg, es muy probable que se obtuviera un exceso en dicho eje del orden de los 350kg.
7. En general los ómnibus de 4 ejes pesados en Uruguay no se exceden en el doble eje delantero, aún en los casos en que se comprueban excesos importantes en el peso bruto total. El problema está en el eje no homogéneo trasero.

La delegación de Uruguay recordó que propuso en la reunión técnica preparatoria de la LI Reunión del SGT N°5, en el marco del tema de agenda denominado "Ómnibus del MERCOSUR", una serie de nuevos valores de límites de peso por eje para ómnibus incluyendo nuevas tipologías de ejes con neumáticos superanchos tanto en el eje delantero de los ómnibus como en los ejes de apoyo de los ejes dobles no homogéneos, a efectos de dar un tratamiento global a la problemática de los excesos de peso de los ómnibus con relación a los límites vigentes en el MERCOSUR.

Expresó que, a su juicio, en función de la información acumulada en sus estaciones de pesaje, con los valores límites propuestos se podría mitigar el efecto de deterioro sobre los pavimentos y resolverse la mayoría de los problemas de tipo regulatorio que se presentan cuando se fiscalizan los pesos de los ómnibus, tanto en las configuraciones 6x2 como 8x2.



**ACTA DE LA XXIII REUNIÓN BILATERAL URUGUAY-BRASIL DE LOS
ORGANISMOS DE APLICACIÓN DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE
INTERNACIONAL TERRESTRE – A.T.I.T.**

Montevideo, 26 de setiembre de 2018

Sin perjuicio de considerar que sería importante el intercambio de información con los fabricantes de chasis y carrocerías de vehículos, agregó que las soluciones técnicas, basadas en el empleo de neumáticos superanchos en ejes delanteros y de apoyo son muy comunes en los ómnibus que realizan servicios en diferentes países desarrollados.

La delegación de Brasil agradeció la predisposición de las autoridades de Uruguay para analizar la propuesta presentada por la empresa TTL.

Agregó que la DENATRAN autorizó la circulación de ómnibus de 15m como el ensayado en Uruguay dado que ese tipo de vehículos cumple con la legislación de su país, en particular en materia de seguridad y por esa razón ha apoyado las gestiones realizadas ante las autoridades uruguayas.

Asimismo, expresó que está dispuesta a trabajar para levantar las dudas planteadas por la delegación de Uruguay, incluso consultando a fabricantes y docentes universitarios de su país.

La delegación de Brasil destacó su disposición a avanzar bilateralmente en este tema con el objetivo de generar un padrón técnico que pueda presentarse luego en el ámbito del SGT N°5.

Las delegaciones acordaron avanzar junto a los fabricantes de los vehículos, las empresas transportistas interesadas, contando con el apoyo de técnicos de primer nivel de ambos países, para salvar las cuestiones técnicas todavía no suficientemente claras.

Asimismo, coincidieron que en una primera etapa debería avanzarse hacia la autorización del uso de este tipo de ómnibus en empresas de transporte regular de pasajeros tomando en cuenta las observaciones técnicas anteriores y garantizándose a la vez que las mismas puedan competir en igualdad de condiciones estableciéndose en forma simultánea un plazo a partir del cual será aprobado el empleo del equipo.

2.2. Seccionamiento tarifario en Santana do Livramento (BR)

La delegación de Uruguay hizo referencia al planteo que realizara a su par de Brasil por mail de fecha 1 de junio de 2018, solicitando la confirmación del lugar autorizado por las autoridades brasileñas para el descenso de pasajeros en la ciudad de Livramento, provenientes de Uruguay y para el ascenso de pasajeros en Livramento con destino a Uruguay, en la línea Salto – Porto Alegre por la frontera Rivera – Livramento.

Señaló al respecto que a su juicio no existe duda alguna en cuanto a que dichos movimientos se encuentran entre los que pueden y deben ser atendidos por




**ACTA DE LA XXIII REUNIÓN BILATERAL URUGUAY-BRASIL DE LOS
ORGANISMOS DE APLICACIÓN DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE
INTERNACIONAL TERRESTRE – A.T.I.T.**

Montevideo, 26 de setiembre de 2018

dicha línea, tanto por la empresa uruguaya como por la brasileña, siendo importante que se clarifique si ese lugar sería la Terminal de Ómnibus u otro punto, a efectos de evitar inconvenientes a las empresas transportistas y a los usuarios.

Si bien agregó que, en virtud de lo acordado hasta el presente, los pasajeros que realicen dichos trayectos deberían pagar la tarifa establecida para el tramo desde y hacia San Gabriel en territorio brasileño, solicitó revisar dicho criterio, analizando la posibilidad de fijar un seccionamiento de la línea en Livramento.

La delegación de Brasil señaló que es política de la ANTT evitar seccionamientos en puntos fronterizos salvo que los mismos traigan aparejados grandes beneficios a las comunidades, pues en general pueden dar lugar a situaciones inconvenientes. En ese sentido, agregó que, a su entender, en el caso planteado, por la proximidad a la ciudad de Rivera, no se daría tal situación.

Señaló asimismo que al presente se están realizando procedimientos de fiscalización por parte de la ANTT sobre el cumplimiento de los servicios en dicha línea, ante aparentes desviaciones que se habrían producido, algunas de las cuales ya habían sido planteadas en la anterior reunión bilateral.

La delegación de Uruguay manifestó que no consta ninguna desviación en la actuación de la empresa uruguaya y señaló que oportunamente solicitó aclaración a la misma sobre propaganda realizada en la ciudad de Livramento, informándose que se trató de promoción de sus servicios hacia los diferentes puntos del territorio de Uruguay, lo cual se encuentra inequívocamente asociado al permiso del que es titular. Copia de dicha respuesta se incluye en **Anexo IV**.

En ese estado, la delegación de Uruguay manifestó respetar la posición de la delegación de Brasil en cuanto a no generar un seccionamiento tarifario en la ciudad de Livramento, sin perjuicio de lo cual requirió la definición del punto de ascenso y descenso en la ciudad de Livramento a que había hecho mención al inicio, aun cuando los pasajeros deberán abonar la tarifa incrementada, conforme a lo acordado hasta el presente.

La delegación de Brasil coincidió en que los pasajeros desde Uruguay hacia Livramento en el servicio con destino Porto Alegre y los que retornan desde Livramento hacia Uruguay en el servicio con destino Salto, pueden ser atendidos por la línea Salto – Porto Alegre con el régimen de seccionamiento tarifario actualmente vigente.

Sin perjuicio de ello, se acuerda un plazo de 60 días durante el cual Brasil realizará procedimientos de fiscalización, vencido el cual, de no constatarse



**ACTA DE LA XXIII REUNIÓN BILATERAL URUGUAY-BRASIL DE LOS
ORGANISMOS DE APLICACIÓN DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE
INTERNACIONAL TERRESTRE – A.T.I.T.**

Montevideo, 26 de setiembre de 2018

irregularidades, se posicionará sobre el punto de ascenso y descenso en la ciudad de Livramento.

2.3. Otros temas

2.3.1. Registro georeferenciado de líneas internacionales

La delegación de Brasil presentó un nuevo sistema de registro georeferenciado de líneas regulares internacionales. En la actualidad, comenzaron por el registro de las líneas interurbanas e interestaduais, siendo las próximas etapas la incorporación de las líneas internacionales con cuyos países comparte servicios.

A dichos efectos, se realizó una demostración de las utilidades de este nuevo proyecto e invitaron a la delegación de Uruguay a participar en forma conjunta para el desarrollo de este registro.

2.3.2 Flexibilidad operativa en líneas regulares

La Delegación de Brasil fundamentó la necesidad que la oferta de servicios de transporte de pasajeros se ajuste con la demanda existente a los efectos de no generar desequilibrios económicos a los operadores de los mismos.

En ese sentido la Delegación de Uruguay coincidió con el precepto básico para la operación rentable de los servicios, en cuanto a poder ajustar las salidas al máximo pactado, disminuyendo las mismas por caída de la demanda, mediante el acuerdo correspondiente de las autoridades reguladoras de ambos países.

Podrán también acordar la modificación de horarios mediante acuerdo con comunicación entre autoridades reguladoras, como garantes de los acuerdos pactados para la prestación de los servicios de las empresas permisarias.

En ese sentido, se comprometen a dar conocimiento a los organismos de fiscalización.

**Suspensión de frecuencias de las líneas Santa María (BR) -
Montevideo (UY) y Uruguayana (BR) – Paysandú (UY)**

Ambas delegaciones concordaron en suspender la frecuencia por tiempo indeterminado, de las líneas internacionales arriba referidas en función de la falta de demanda, resaltando entre tanto, que las citadas líneas permanecen acordadas.

**2.3.3 Actualización de informaciones sobre servicios regulares
acordados y operados**

La delegación de Uruguay presentó planilla conteniendo detalles sobre los servicios regulares acordados la cual consta en **Anexo V**.

**ACTA DE LA XXIII REUNIÓN BILATERAL URUGUAY-BRASIL DE LOS
ORGANISMOS DE APLICACIÓN DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE
INTERNACIONAL TERRESTRE – A.T.I.T.**

Montevideo, 26 de setiembre de 2018

En dicha instancia se informó que la empresa Transportes Nystron Ltda. no cuenta con licencia originaria vigente ni con representante legal habilitado. Sin perjuicio de ello, se informó que la empresa se encuentra operando normalmente. En el año 2017 la empresa había solicitado un plazo para su regularización, no obstante, la situación persiste.

La delegación de Brasil se comprometió a reiterar la gestión ante la empresa para dar solución a este asunto.

3. OTROS ASUNTOS

3.1. Seguros

La delegación de Brasil manifestó que acordó a nivel bilateral con Argentina y con Chile la posibilidad de contratar en el país de destino los seguros exigidos por el ATIT, en tanto no exista un pronunciamiento en contrario de parte de las autoridades de seguros, consultando la posibilidad de hacerlo de igual manera con Uruguay. Recordó que también realizó dicho planteo a nivel del SGT N° 5 y de la Comisión del Artículo 16.

La delegación de Uruguay informó que realizó una consulta por nota a la Superintendencia de Servicios Financieros del Banco Central, organismo competente en la materia, esperando su pronunciamiento en breve.

En otro orden de cosas, la delegación de Brasil hizo referencia a las dificultades que se estarían generando en las fronteras de Chuy y Santana do Livramento con relación al seguro de responsabilidad civil por daños a la carga transportada (Acuerdo 1.67) por cuanto Uruguay exige que la póliza esté a nombre de la empresa propietaria del vehículo y no del titular del CRT.

La delegación de Uruguay informó que el tema había sido planteado en la anterior reunión bilateral realizada en Yaguarón, y que, al presente, conforme a lo incluido en el manual de procedimientos de los pasos de frontera, se verifica que la póliza se encuentre a nombre del titular del conocimiento o de la empresa transportista. Se adjunta copia de la mención realizada en el citado Manual como **Anexo VI**.

Por último, la delegación de Brasil hizo referencia a dificultades que se estarían dando en las áreas de control fronterizo de Chuy y Rivera, en cuanto a la aceptación de la firma digital en los certificados de seguros.

La delegación de Uruguay ratificó que se mantiene el acuerdo alcanzado que consta en el acta de la Reunión Bilateral Extraordinaria Brasil/Uruguay realizada el 12/Nov de 2015 en la ciudad de Asunción, en cuanto a que el certificado



ACTA DE LA XXIII REUNIÓN BILATERAL URUGUAY-BRASIL DE LOS ORGANISMOS DE APLICACIÓN DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE – A.T.I.T.

Montevideo, 26 de setiembre de 2018

legible, firmado digitalmente, deberá ser considerado como documento original, lo cual también fue recogido en la Reunión Bilateral realizada en Yaguarón.

De cualquier manera, adelantó que verificará con los responsables de los controles en frontera, el cumplimiento de tal criterio.

3.2. Actualización de direcciones

BRASIL

ASSESSORIA TÉCNICA PARA O TRANSPORTE INTERNACIONAL – ASTEC

Sr. Noboru Ofugi

E-mail: internacional@antt.gov.br

TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

Superintendência de Serviços de Transporte de Passageiros – SUPAS

Sr. João Paulo de Souza – Superintendente

E-mail: joao.souza@antt.gov.br

Tel.: 55 61 3410 8166

Gerência de Transporte Regular de Passageiros Autorizado - GETAU

Sra. Priscila Nunes

E-mail: getau.internacional@antt.gov.br

Tel.: 55 61 3410 1816

TRANSPORTE DE CARGAS

Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas – SUROC

Sra. Rosimeire Lima de Freitas – Superintendente

E-mail: suroc@antt.gov.br

Tel.: 55 61 3410 1200

Gerência de Registro e Acompanhamento do Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas – GERAR

Sr. Wilton Costa Drumond Sousa – Gerente

E-mail: gerar@antt.gov.br

E-mail exclusivo para transmissão de autorizações: tric@antt.gov.br

Tel.: 55 61 3410 1243

URUGUAY

Dirección Nacional de Transporte

Director: Sr. Felipe Martín

felipe.martin@mtop.gub.uy

Tel.: 00598 2916 75 22 int. 20520

**ACTA DE LA XXIII REUNIÓN BILATERAL URUGUAY-BRASIL DE LOS
ORGANISMOS DE APLICACIÓN DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE
INTERNACIONAL TERRESTRE – A.T.I.T.**

Montevideo, 26 de setiembre de 2018

Dirección General de Transporte por Carretera
Directora: Esc. Magalí Mauad
magali.mauad@mtop.gub.uy
Tel.: 00598 2916 75 22 int. 20403

División Pasajeros
Director: Sr. Carlos Folle
carlos.folle@mtop.gub.uy
Tel.: 00598 2916 75 22 int. 20415

Departamento de Servicios Regulares
A.S. María de los Ángeles Vidal
maria.vidal@mtop.gub.uy
Tel.: 00598 2916 75 22 int. 20420

División Cargas
Directora: Sra. Beatriz Lorenzo
beatriz.lorenzo@mtop.gub.uy
Tel.: 00598 2916 75 22 int. 20409

Departamento Cargas Internacionales
Sr. Jorge Rosas
jorge.rosas@mtop.gub.uy
Exclusivo para transmisión de autorizaciones :
dnt.cargas.internacionales@mtop.gub.uy
Tel.: 00598 2916 75 22 int. 20408

Departamento de Cargas Nacionales
Sr. Marcelo Fernández
alvaromarclo.fernandez@mtop.gub.uy
Tel.: 00598 2916 75 22 int. 20445

3.3. Intercambio de información

La delegación de Uruguay hizo referencia al acuerdo realizado en la XLI Reunión Ordinaria del SGT5 sobre el intercambio de datos, entre los que constaba el "Régimen de Propiedad del Vehículo" y el "Propietario del Vehículo" y al compromiso asumido por Brasil en la XXII Reunión Bilateral realizada en la ciudad de Yaguarón, que consta al final del numeral 3.2 del acta de la misma, en cuanto a realizar el ajuste correspondiente para proporcionar dicha información, en un plazo de 30 días.

**ACTA DE LA XXIII REUNIÓN BILATERAL URUGUAY-BRASIL DE LOS
ORGANISMOS DE APLICACIÓN DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE
INTERNACIONAL TERRESTRE – A.T.I.T.**

Montevideo, 26 de setiembre de 2018

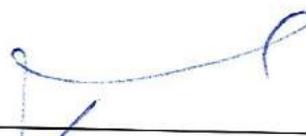
La delegación de Brasil ratificó el compromiso asumido en cuanto a proporcionar dicha información y se comprometió a verificar que ello haya sido implementado, informando en un plazo de diez días.

Habiéndose agotado el tratamiento del temario acordado, siendo las 19:30hs del día miércoles 26 de setiembre de 2018, ambas delegaciones suscribieron dos ejemplares de la presente Acta con el mismo tenor y contenido.



Noboru Ofugi

Por la Delegación de Brasil



Felipe Martín

Por la Delegación de Uruguay

**ACTA DE LA XXIII REUNIÓN BILATERAL URUGUAY-BRASIL DE LOS
ORGANISMOS DE APLICACIÓN DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE
INTERNACIONAL TERRESTRE – A.T.I.T.**

Montevideo, 26 de setiembre de 2018

ANEXO I

**ACTA DE LA XXIII REUNIÓN BILATERAL URUGUAY-BRASIL DE LOS
ORGANISMOS DE APLICACIÓN DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE
INTERNACIONAL TERRESTRE – A.T.I.T.**

Montevideo, 26 de setiembre de 2018

LISTA DE PARTICIPANTES

REPÚBLICA FEDERATIVA DE BRASIL



JEFE DE DELEGACIÓN:

Sr. Noboru Ofugi

ANTT

DELEGADOS

ORGANISMO

Marcos Antonio Lima Das Neves

Coordinador de Transporte de Cargas - ANTT

Gizelle Coelho Netto

Asesora - ANTT

Wilbert Junquilha

Asesor - ANTT

Rafael Carvalho

MRE (Primer Secretario)

Luiz Koury

Embajada Brasil (Seg. Secretario)

Jaçana Ribeiro

Embajada Brasil (Seg. Secretario)

OBSERVADORES

Gladys Vinci

ABTI (Gerente Ejecutivo)

Jorge Stein

OURO y PRATA (Gerente Comercial)

Carlos Bernand

OURO y PRATA (Director)

Caramori Doreni

TTL (Tte. Turismo Ltda.)

Luiz Carlos Moscardini

MAGNA CORRETORA DE SEGUROS

Adilson Muraski

MAGNA CORRETORA DE SEGUROS

**ACTA DE LA XXIII REUNIÓN BILATERAL URUGUAY-BRASIL DE LOS
ORGANISMOS DE APLICACIÓN DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE
INTERNACIONAL TERRESTRE – A.T.I.T.**

Montevideo, 26 de setiembre de 2018

LISTA DE PARTICIPANTES

REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY



JEFE DE DELEGACIÓN:

Sr. Felipe Martin

**Director Nacional de Transporte del
Ministerio de Transporte y Obras Públicas**

DELEGADOS

ORGANISMO

Esc. Magalí Mauad

Directora Gral. de Tte. por Carretera - DNT

Ing. José Larramendi

**Director de División Ingeniería de
Transporte - DNT**

Ing. Javier Garagorry

**Asesor Técnico - Director de División SICTT
DNT**

Sr. Carlos Folle

Director de División Pasajeros - DNT

Sra. Beatriz Lorenzo

Directora de Cargas - DNT

A. S. Ma. de los Ángeles Vidal

**Jefa del Departamento de Servicios
Regulares - DNT**

Sr. Jorge Rosas

Departamento Cargas Internacionales - DNT

Dr. Maximiliano Da Costa

Asesor – DNT

Lic. Fernanda Ouviaña

Asesora - DNT

Esc. Cecilia Melchó

CIRHE - DNT

Ing. Juan Pablo Barbier

Asesoría de Ing. de Transporte – DNT

Ximena Da Silva

Departamento Servicios Regulares - DNT

**ACTA DE LA XXIII REUNIÓN BILATERAL URUGUAY-BRASIL DE LOS
ORGANISMOS DE APLICACIÓN DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE
INTERNACIONAL TERRESTRE – A.T.I.T.**

Montevideo, 26 de setiembre de 2018

OBSERVADORES

Diego Martínez Paleo	CATIDU (Directivo)
Gastón Landa	CATIDU (Gerente)
Martín Paleo	CATIDU (Consejero)
José Luis Goñi	Círculo del Transporte Internacional (Presidente)
Roberto Leone	ANETRA
Tomás Gagliardi	GRUPO 12 (Asesor)
Daniela Menéndez	T.T. L
J. Marcos Allosia	EGA
Carlos Alfonso Suárez	TURIL S.A (Asesor Jurídico)

GRUPO DE APOYO

Lic. Fernanda Ouviaña	DNT
Beatriz Launás	DNT
Luis Luzardo	MTOP - Gobierno Electrónico

**ACTA DE LA XXIII REUNIÓN BILATERAL URUGUAY-BRASIL DE LOS
ORGANISMOS DE APLICACIÓN DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE
INTERNACIONAL TERRESTRE – A.T.I.T.**

Montevideo, 26 de setiembre de 2018

ANEXO II

**ACTA DE LA XXIII REUNIÓN BILATERAL URUGUAY-BRASIL DE LOS
ORGANISMOS DE APLICACIÓN DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE
INTERNACIONAL TERRESTRE – A.T.I.T.**

Montevideo, 26 de setiembre de 2018

TEMARIO

1. TRANSPORTE DE CARGAS

- 1.1. Corredores de transporte para 25.5 toneladas y fiscalización de los pesos y dimensiones de los vehículos de transporte de cargas
- 1.2. Modificación de flotas

2. TRANSPORTE DE PASAJEROS

- 2.1. Ómnibus de doble piso – Double Decker 15 metros
- 2.2. Seccionamiento tarifario en Santana do Livramento (BR)
- 2.3. Otros temas
 - 2.3.1. Registro georreferenciado de líneas internacionales
 - 2.3.2. Flexibilidad operativa en líneas regulares
 - Suspensión de frecuencias de las líneas Santa María (BR) - Montevideo (UY) y Uruguayana (BR) – Paysandú (UY)
 - 2.3.3. Actualización de informaciones sobre servicios regulares acordados y operados

3. OTROS ASUNTOS

- 3.1. Seguros
- 3.2. Actualización de direcciones
- 3.3. Intercambio de información

**ACTA DE LA XXIII REUNIÓN BILATERAL URUGUAY-BRASIL DE LOS
ORGANISMOS DE APLICACIÓN DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE
INTERNACIONAL TERRESTRE – A.T.I.T.**

Montevideo, 26 de setiembre de 2018

ANEXO III

DIRECCION NACIONAL DE TRANSPORTE-MTOP

DIVISION INGENIERIA DE TRANSPORTE

INFORME SOBRE LAS PRUEBAS DE
CAMPO REALIZADAS A UN ÓMNIBUS DE
DOBLE PISO DE 15m DE LARGO CON
CAPACIDAD PARA 68 PASAJEROS Y 2
TRIPULANTES

Ing. José Larramendi

Ing. Nicolás Van der Maesen

Ayte. de Ing. Juan Pablo Barbier

Contenido

I.....	Introducción	3
II.....	Descripción General de la Prueba.....	3
III.....	Dimensiones Principales.....	3
IV.....	Pruebas de maniobrabilidad	4
	1. Giro de 90°o muy pronunciados.....	4
	2. Ingreso, estacionamiento en andenes y salida de terminales	5
	3. Espacio libre disponible con el vehículo estacionado	6
V.....	Maniobras simuladas por la DNV.....	10
VI.....	Pesos del vehículo	11
VII.....	Conclusiones.....	14

PRUEBAS DE CAMPO REALIZADAS A UN ÓMNIBUS DE DOBLE PISO DE 15m DE LARGO CON CAPACIDAD PARA 68 PASAJEROS Y 2 TRIPULANTES

I. Introducción

Las pruebas que se describen a continuación, efectuadas durante los días 9 y 10 de mayo del corriente, tuvieron como objetivos evaluar la maniobrabilidad del vehículo de referencia en la infraestructura vial nacional y en vías urbanas de Montevideo y el interior del país, así como para verificar el nivel de cumplimiento de los Acuerdos sobre pesos y dimensiones firmados en el ámbito del MERCOSUR.

Se pudieron llevar a cabo a partir de coordinaciones efectuadas entre la DNT y la representación de la empresa brasileña TTL en Uruguay.

Se entiende que la experiencia puede aportar importantes insumos para exponer durante el tratamiento del tema “Ómnibus del MERCOSUR”, en la Comisión Técnica del SGT N°5.

II. Descripción General de la Prueba

Las pruebas fueron realizadas finalmente con un ómnibus de 15m de largo total, matrícula IYY 2127, de doble piso, 8x2, chasis Mercedes Benz, modelo O500 2741 RSDD, carrocería Marcopolo Paradiso 1800 DD, con capacidad para sesenta y ocho (68) pasajeros y dos tripulantes, perteneciente a la empresa brasileña PLANALTO TRANSPORTES LTDA,.

El día 09/05/2018 el vehículo ingresó por el Paso de Frontera Chui – Chuy, procediéndose a transitar hacia las terminales de ómnibus de San Carlos, Punta del Este y Maldonado. Posteriormente se lo hizo ingresar a la estación de pesaje de Ruta N°8, km 64, y se finalizaron las pruebas en el depósito de la empresa TTL ubicado en Doctor Manuel Herrero y Espinosa 1515, esq. Guardia Oriental, Montevideo.

Al día siguiente se transitó desde el depósito de TTL hacia la terminal Tres Cruces, donde se realizaron las maniobras habituales de ingreso, estacionamiento en uno de los andenes, y salida de la terminal. Luego se concurrió con el vehículo al Laboratorio de Pesaje donde se le relevaron sus dimensiones y tara. Finalizadas estas mediciones el vehículo retornó a Brasil.

Cabe señalar que durante todas las pruebas participó personal de esta División.

III. Dimensiones Principales

En la Figura 1 se presenta un esquema con las dimensiones externas principales del ómnibus expresadas en metros, medidas en el Laboratorio de Pesaje de la DNT. Corresponde agregar que la altura del vehículo que aparece en el certificado de aptitud técnica otorgado por la Autoridad competente de Brasil es de 4,25m y la altura medida en la estación de pesaje de Ruta N°8, km 64, fue de 4,26m.



Figura 1 - Dimensiones del ómnibus. Medidas en metros.

IV. Pruebas de Maniobrabilidad

1. Giros de 90° o muy pronunciados

A lo largo del recorrido que realizó el vehículo, fue sometido a distintas maniobras de este tipo que permitieron visualizar su nivel de adaptación a la infraestructura existente en cada intersección. Las más destacadas fueron dos.

La primera en la ciudad de San Carlos, ciudad con calles angostas.

En la primera curva hacia la derecha, luego de la salida de la terminal, debió girar con vehículos estacionados sobre la esquina; a modo de evitarlos el ómnibus debió abrirse más de lo que hubiese sido necesario en condiciones normales. Aun así se pudo realizar el giro en una sola etapa, sin la necesidad de realizar maniobras adicionales.

A continuación, en la Figura 2 se muestra en una imagen el recorrido del vehículo al ingreso y salida de dicha terminal:



El otro giro destacable se hizo en el ingreso al Laboratorio de Pesaje de la DNT. El ómnibus circulaba desde el norte por Av. Eugenio Garzón y se posicionó en la senda especial para girar a la izquierda, rumbo a Cno. Carmelo Colman (se señala en la Figura 2 con el óvalo rojo superior).

Dicha maniobra es la que habitualmente efectúan los ómnibus que realizan servicios suburbanos u urbanos procedentes del norte, para ingresar a la terminal de Colón. La senda mencionada está delimitada por una cordoneta amarilla, la cual se extiende en exceso y provoca que la rueda trasera derecha de todos los ómnibus que ingresan, pasen muy cerca de ella. En el caso del ómnibus de 15m no se observaron diferencias en la maniobra con las efectuadas por los vehículos de transporte de pasajeros que realizan los servicios antes mencionados.

Circulando por Cno. Carmelo Colman, frente al portón de entrada del Laboratorio de Pesaje, el ómnibus realizó un giro de 90° para ingresar a éste. La maniobra no tuvo dificultades adicionales a la de los vehículos patrones del tipo T12S3 de 18,60 m del Laboratorio de Pesaje: debió realizar una leve invasión del carril contrario debido al escaso ancho de la vereda del lugar. A continuación en la Figura 2 se muestra un esquema de toda la maniobra mencionada.

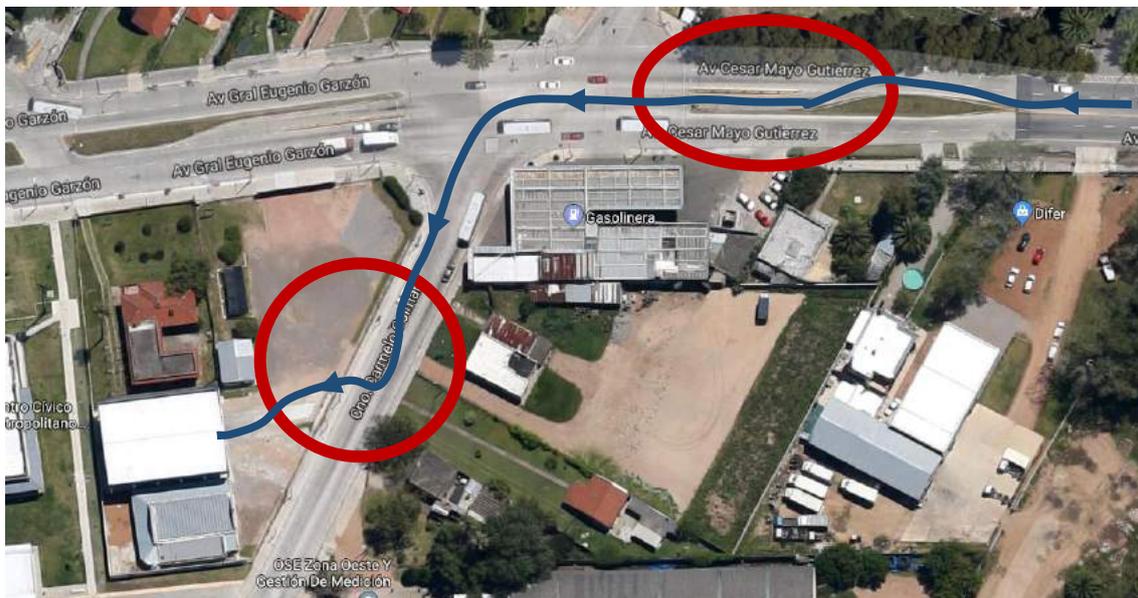


Figura 2 - Ingreso al Laboratorio de pesaje de la DNT.

2. Ingreso, estacionamiento en andenes y salida de terminales de ómnibus

El ómnibus realizó las maniobras mencionadas en las siguientes terminales:

- San Carlos.
- Punta del Este.
- Maldonado.
- Tres Cruces.

El ingreso y egreso del vehículo en las mencionadas terminales fue realizado sin inconvenientes y requirió de una sola maniobra. Así ocurrió también durante las maniobras de estacionamiento en sus andenes. Cabe agregar que el doble eje direccional le permite adaptarse fácilmente a las dimensiones de éstos.

Se disponen en esta División de fotografías y videos de estas maniobras, las cuales pueden entregarse a pedido de la Dirección Nacional. Cabe indicar que en el video del ingreso a la terminal Tres Cruces puede apreciarse que otros ómnibus de menores dimensiones circulan detrás del ómnibus de 15m y realizan la misma maniobra que éste a efectos de ingresar a la zona de andenes.

3. Espacio libre disponible con el vehículo estacionado

En ningún caso se observó que el ómnibus estacionado ocupara parte del espacio destinado a la circulación de otros vehículos, o para el desplazamiento de los pasajeros por las aceras de acceso a los andenes, en mayor medida que los vehículos que operan actualmente por las terminales donde estacionó. Tampoco se observaron inconvenientes con los gálibos existentes en las terminales. Es decir, el consumo de espacio en todas las terminales no fue diferente al de los vehículos que operan actualmente en ellas.

A continuación aparecen las figuras 4 a 10 que ilustran sobre las conclusiones antes expresadas.

Espacio libre de circulación posterior al vehículo



Figura 4 - Terminal de Tres Cruces.

Espacio libre de circulación en aceras:



Figura 5 - Terminal de San Carlos.

Espacio libre de circulación posterior al vehículo



Figura 6 - Terminal de San Carlos.



Figura 7 - Terminal de Punta del Este.



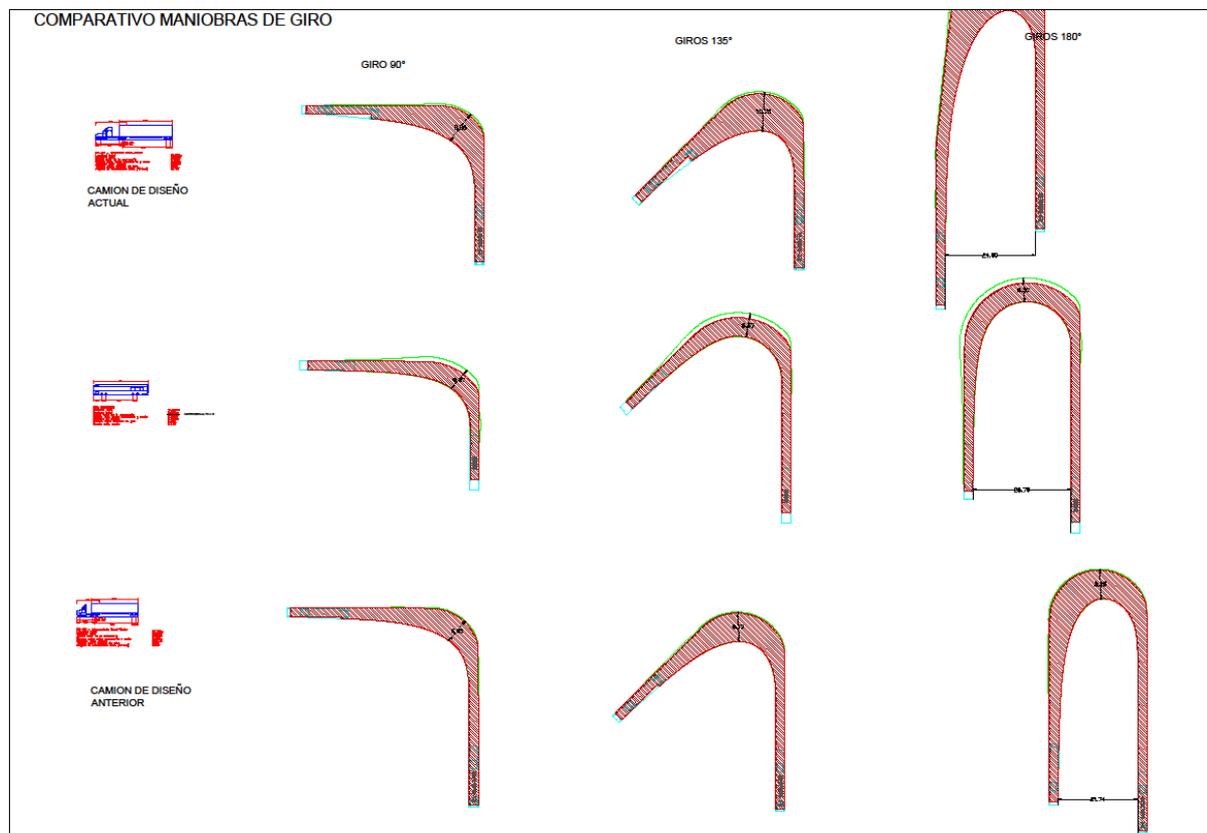
Figura 8 - Terminal de Maldonado.



Figura 9 - Terminal de Punta del Este.



Figura 10 - Terminal de Maldonado.



VIII. Pesos del vehículo

Se midieron los pesos del ómnibus en la balanza patrón del Laboratorio de Pesaje de la DNT, registrando tres veces los pesos individuales de cada uno de sus cuatro ejes y el peso bruto total, a efectos de obtener los valores medios.

Las medidas se realizaron con el vehículo vacío con un conductor en su interior. A continuación aparece una Tabla con los resultados obtenidos (valores en kg):

	1er	2do	3er	4to	PBT
EJES	3760	3787	7760	4357	19664
GRUPOS	7547		12117		

En base a estos pesos, se estimó la cantidad de pasajeros que podría transportar, en función de los tipos de ejes y los pesos máximos admisibles establecidos por la Resolución GMC 65/08 y los propuestos por Uruguay en el SGT N° 5 (“Omnibus del MERCOSUR”).

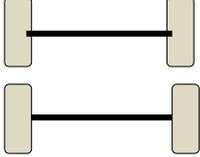
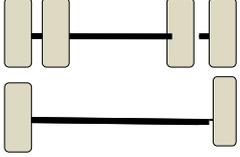
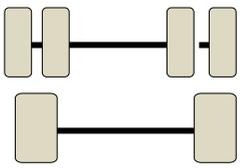
Para el cálculo se aplicaron las siguientes expresiones matemáticas:

$$\begin{cases} tara + P_p \cdot n^{\circ}_p \leq PBT \\ PBT = \sum P_{eje} \end{cases}$$

Siendo:

- *tara* → peso del vehículo vacío con el conductor.
- *P_p* → peso promedio considerado para los pasajeros y su equipaje.
- *n^o_p* → cantidad de pasajeros.
- *PBT* → peso bruto total
- *P_{eje}* → pesos máximos admisibles por eje

Los pesos máximos admisibles por eje considerados se exponen en la tabla siguiente:

TIPO	EJE	LIMITE Res GMC N°65/08	Limite propuesto por Uruguay ("Ómnibus del MERCOSUR")
1		10t	10,5t
2		14t	14,5
3		No contemplado	15,5t

El ómnibus cuenta con un eje direccional doble y un eje trasero doble no homogéneo, todos con neumáticos convencionales, (en el esquema, Tipo 1 y Tipo 2 respectivamente):

$$PBT = \sum P_{eje} = 10t + 14t = 24,0t(\text{Res GMC 65/08})$$

$$PBT = \sum P_{eje} = 10,5t + 14,5t = 25t(\text{Propuesta de Uruguay})$$

Hay que señalar que la tara del vehículo dependerá directamente de la cantidad de pasajeros que se pretenda transportar. Para los cálculos se utilizará la tara relevada en el Laboratorio de Pesaje de la DNT que corresponde a sesenta y ocho asientos.

Consideraremos en primer lugar un peso promedio por pasajero de 90kg. Con estos datos tendremos:

- *tara* = 19.664 kg

- $P_p = 90 \text{ kg}$

Entonces:

$$n^{\circ}_p \leq \frac{PBT - tara}{P_p}$$

$$n^{\circ}_p \leq \frac{24.000\text{kg} - 19.664\text{kg}}{90\text{kg}} \leq 48$$

n°_p máximo es igual a 48 en consecuencia número máximo de pasajeros transportables = 46

Es decir, con los pesos establecidos en la Resolución GMC N°65/08, y con un valor más realista del peso promedio por pasajero transportado, el ómnibus tendría un exceso de peso de 2t.

En el marco de la propuesta de Límites de Peso, que aparece en el documento presentado por Uruguay para ejes con neumáticos convencionales, se tendría la siguiente situación:

$$n^{\circ}_p \leq \frac{25.000\text{kg} - 19.664\text{kg}}{90\text{kg}} \leq 59$$

n°_p máximo es igual a 59 en consecuencia número máximo de pasajeros transportables = 57

Por su parte considerando una configuración con un eje del Tipo 1 y otro del Tipo 3 se obtendrían los siguientes resultados:

$$PBT = \sum P_{ejes} = 10,5t + 15,5t = 26,0t$$

$$n^{\circ}_p \leq \frac{PBT - tara}{P_p}$$

$$n^{\circ}_p \leq \frac{26.000\text{kg} - 19.664\text{kg}}{90\text{kg}} \leq 70$$

n°_p máximo es igual a 70 en consecuencia número máximo de pasajeros transportables = 68

Conclusiones

1. La circulación a baja velocidad en vías urbanas del ómnibus estudiado no planteó dificultades, en particular en los giros a 90°.
2. No se observaron dificultades del vehículo en el ingreso, estacionamiento y salida de las cuatro terminales de ómnibus donde se le hizo operar.
3. Los pesos del ómnibus no cumplirían con los límites establecidos en la Res GMC65/08.

4. Considerando los límites de pesos del Reglamento nacional de Uruguay, el ómnibus no podría operar en nuestro país con la capacidad de 68 pasajeros tal como fue presentado en las pruebas.
5. Si se controlaran los pesos del ómnibus con la normativa nacional, el número máximo de pasajeros transportables debería ser de 57, once menos que la capacidad con la que ingresó a nuestro país.
6. La única forma de admitir el ingreso del ómnibus con la capacidad de asientos presentada para los ensayos, es que se aceptaran en el MERCOSUR los límites propuestos por Uruguay en el ámbito del SGT N°5, y el vehículo viniera equipado además con neumáticos superanchos en el eje de apoyo trasero.
7. Cabe destacar que todos los valores de pasajeros transportables se obtuvieron asumiendo un peso promedio de 90kg y no de 80kg como está establecido en la Resolución GMC N°19/02.
8. Las expresiones matemáticas de más abajo a juicio de esta División son las que deberían tener en cuenta los transportistas y fabricantes para el diseño de los ómnibus y determinación del número de pasajeros transportables por unidad.

$$\begin{cases} tara + P_p \cdot n_p \leq PBT \\ PBT = \sum P_{eje} \end{cases}$$

**ACTA DE LA XXIII REUNIÓN BILATERAL URUGUAY-BRASIL DE LOS
ORGANISMOS DE APLICACIÓN DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE
INTERNACIONAL TERRESTRE – A.T.I.T.**

Montevideo, 26 de setiembre de 2018

ANEXO IV



DIRECCIÓN
NACIONAL DE
TRANSPORTE

DIVISIÓN PASAJEROS

DEPARTAMENTO DE SERVICIOS REGULARES

Montevideo, 01 de agosto de 2017.

Sres. De empresa TURIL

Presente:

En reunión XXII de la Bilateral con Brasil realizada en Jaguarao (BR) el pasado 20 y 21 de julio de 2017, la delegación brasileña expresó que su empresa realizó prácticas irregulares en Santana Do Livramento, captando pasajeros en Santana y trasladándolos a Porto Alegre.

Solicitamos aclaración al respecto.

Sin más, saluda atte.


A. MARIA DE LOS ANGELES VIDAL
JEFE DE DEPARTAMENTO DE
SERVICIOS REGULARES
DIVISION PASAJEROS



TURIL S.A.
 WWW.TURIL.COM.VE
 Tel: +595 4527 4000
 Fax: +595 4527 4000
 Avenida Bolívar, 1000, Caracas
 General Páez de los Andes, 1000



M.T.G.P. - D.N.T.
 División Pasajeros
 Sra. María de los Angeles Vidal
 Presente.

De mi mayor consideración:

Quien suscribe Gerente General de TURIL S.A. en calidad de representante de la Empresa se dirige a Ud. a los efectos de informar de que estamos enterados sobre eventuales denuncias realizadas de oportunidad de la última revisión realizada por parte de la Empresa Omega Plata y sus relaciones a cargo se realiza en el marco del Intercambio de Información Internacional Salvo Pago, en el caso de los países que se mencionan.

Sin perjuicio también corresponde aclarar que formalmente no existen ningún antecedente (hasta, notificación, contravención, etc) procedente de M.T.G.P. o A.N.T. relacionado a incumplimientos o contravenciones al tema de referencia.

Razón por la cual entendemos que no hay motivo sobre tales denuncias y tampoco tenemos elementos para un eventual despido y las consecuencias que se deriven.

Sin otro particular, saluda con su consideración más distinguida.


 Pablo Fernández
 Gerente General

**ACTA DE LA XXIII REUNIÓN BILATERAL URUGUAY-BRASIL DE LOS
ORGANISMOS DE APLICACIÓN DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE
INTERNACIONAL TERRESTRE – A.T.I.T.**

Montevideo, 26 de setiembre de 2018

ANEXO V



DIRECCION NACIONAL
DE TRANSPORTE

DIVISION PASAJEROS
DEPARTAMENTO DE SERVICIOS REGULARES



REPUBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY

SERVICIOS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS ENTRE URUGUAY Y BRASIL

25/09/2018

LINEA	EMPRESA URUGUAYA	TURNOS reales	REPRESENTANTE LEGAL EN BRASIL	VIGENCIA DOCUMENTO DE IDONEIDAD	OBSERVACIONES
Mdeo - Porto Alegre - Mdeo	REVELACION SA	INV. Y VER.:1 turno diario	Pedro Winston Boerr Morales	10/08/2022	Repr. en Uruguay Marcos Allasia
Mdeo - San Pablo - Mdeo	REVELACION SA	INV. Y VER.:1 turno semanal (sd - sv)	Pedro Winston Boerr Morales	10/08/2022	Repr. en Uruguay Marcos Allasia
Mdeo - Santa Maria	XXXXXXXXXXXXXX	XXXXXXXXXXXXXX			
Paysandú - Uruguayana	CHADRE	SUSPENDIDA			
Bella Unión - Barra de Cuaraim - Bella Unión	EL NORTEÑO	INV. Y VER.:de 06:30a 18:30 hrs cada 30 min diario md	Luciano Kaiser	31/12/2019- PRORROGA GENERAL	Repr. en Uruguay Antonio Di Tomaso
Artigas - Quaraí - Artigas	COTUA	INV. Y VER.:de 6:30 a 22:00 hrs cada 30 min diario msdf (Alternan día por medio con NYSTBOM)	Sr. Freddy Enrique Pintos	31/12/2019- PRORROGA GENERAL	
Salto - Porto Alegre - Salto	TURIL	INV.:2 turnos semanales ; VER.:1 turno diario.-	Sr. Dr. Alfonso Suarez		Repr. en Uruguay Alejandro Hernandez
LINEA	EMPRESA BRASILEIRA	TURNOS reales	REPRESENTANTE LEGAL EN URUGUAY	VIGENCIA PERMISO COMPLEMENTARIO	OBSERVACIONES



DIRECCIÓN NACIONAL
DE TRANSPORTE

DIVISION PASAJEROS
DEPARTAMENTO DE SERVICIOS REGULARES



REPÚBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY

SERVICIOS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS ENTRE URUGUAY Y BRASIL

25/09/2018

Mdeo - Porto Alegre - Mdeo	TTL	INV.: 1 turno diario y 1 turno sdl(cama) VER.: 1 turno diario y 1 turno ms (cama)	TRANS. Y TUR. URUGUAY	17/11/2026	Representante Daniela
Mdeo - San Pablo - Mdeo	TTL	INV. Y VER.: 1 turno semanal (sab Jun)	TRANS. Y TUR. URUGUAY	17/11/2026	Representante Daniela
Mdeo - Santa Maria	PLANALTO	1 turno semanal (Ago - Set)	Sr. Rafael Lanzon		NO SE COMPLEMENTÓ PORQUE LA LINEA NO SE REALIZA DESDE EL AÑO 2014-año 2018 TAMPOCO SE HIZO
Paysandú - Uruguayana	PLANALTO	1 turno semanal (Ago - Set)	Sr. Rafael Lanzon		NO SE COMPLEMENTÓ PORQUE LA LINEA NO SE REALIZA DESDE EL SET 2013-año 2018 TAMPOCO SE HIZO
ella Unión - Barra de Cuarelm	XXXXXXXXXXXXXX	XXXXXXXXXXXXXX			
Artigas - Quaraí - Artigas	NVSTROM	INV.: Y VER.: de 6:30 a 22:00 hrs cada 30 min diario (Alternan día por medio con COTUA)	REPRESENTACION VENCIDA	31/10/2018	No tiene representante y Permiso Originario Vencido
Salto - Porto Alegre - Salto	OURO E PRATA	1 turno semanal (sv - sj) ENERO Y FEBRERO		17/11/2026	

SERVICIOS EN ALTA TEMPORADA TURÍSTICA

RAZÓN SOCIAL	EMPRESA	NACIONALIDAD	LINEA
TRANSPORTE TURISMO LTDA	TTL	BRASILEIRA	Florianópolis-Mdeo
OURO OURO E PRATA S.A	OURO E PRATA (Enero-Febr)	BRASILEIRA	Florianópolis-Salto
TRIL S.A	TURIL	URUGUAYA	Salto (UY) - Florianópolis (BR)
REVELACION S.A	REVELACION S.A.	URUGUAYA	Mdeo-Florianópolis

**ACTA DE LA XXIII REUNIÓN BILATERAL URUGUAY-BRASIL DE LOS
ORGANISMOS DE APLICACIÓN DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE
INTERNACIONAL TERRESTRE – A.T.I.T.**

Montevideo, 26 de setiembre de 2018

ANEXO VI

FELIPE MARTIN

De: JAVIER GARAGORRY
Enviado el: martes, 25 de setiembre de 2018 16:12
Para: FELIPE MARTIN
Asunto: RE: Polizas de seguros

Felipe,

Lo importante es que si ésta es la versión actual que tienen y aplican todas las regionales, estaríamos procediendo igual que Brasil. En la segunda viñeta relativa al Seguro de la Carga se dice que se verifica que la empresa asegurada sea el titular del conocimiento (campo 1 del CRT) o empresa transportista (campo 1 del MIC/DTA) que TAMBIÉN es el titular del CRT.

En la versión que yo tengo, que tengo entendido que es de julio de 2016, dice "que la empresa asegurada sea la que figura en el casillero 9 del MIC/DTA", que es el transportista efectivo, que no necesariamente es el titular del CRT, por lo que en algún momento se modificó.

Saludos
Javier

De: FELIPE MARTIN
Enviado el: martes, 25 de septiembre de 2018 03:52 p.m.
Para: JAVIER GARAGORRY
Asunto: RV: Polizas de seguros

De: MARIO RODRIGUEZ
Enviado el: martes, 25 de setiembre de 2018 13:54
Para: FELIPE MARTIN
Asunto: Polizas de seguros

Felipe:

Te adjunto las páginas del manual, no encontré ninguna actualización.
Si es necesario, nos pondremos a redactar lo que sea necesario.
Saludos

Ing. Mario Rodríguez Denis
Encargado (Int.) de División Interior
DIRECCION NACIONAL DE TRANSPORTE
MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS
Rincón 575 Piso 4°
Tel. (598) 2915 8333 – Int. 20412
Cel. 099 642 034

Control de Documentación de Seguros

Conforme establece el ATIT en su Artículo 13° "Las empresas de transporte por carretera que realicen viajes internacionales deberán contratar seguros por las responsabilidades emergentes del contrato de transporte, ya sea de carga, de personas y de su equipaje –acompañado o despachado- y la responsabilidad civil por daños ocasionados a terceros no transportados."

La instrumentación surge de lo establecido en el Anexo III "Seguros" de dicho Acuerdo y lo resuelto posteriormente en el foro "Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transporte de los Países del Cono Sur", materializado en los Acuerdos 1.41 (daños a personas o cosas transportadas o no a excepción de la carga) y 1.67 (por daños a la carga transportada).

Para casos de transporte de cargas permisado, transporte de pasajeros, transporte propio o en lastre (de carga y de pasajeros) se exige la cobertura establecida en el acuerdo 1.41 del ATIT, certificado de póliza de seguros de responsabilidad civil por daños a pasajeros o terceros no transportados.

El funcionario actuante deberá solicitar la presentación del Certificado de Póliza original correspondiente a cada vehículo (uno o dos, según se trate únicamente de un vehículo de tracción o de un conjunto con un vehículo remolcado, respectivamente), el que deberá ser bilingüe (español – portugués o viceversa según el caso) y estar de acuerdo al modelo aprobado que se adjunta en el Anexo IV.

El funcionario deberá verificar los siguientes aspectos del documento:

- **su autenticidad** y la mención al Acuerdo 1.41 de la Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transporte de los Países del Cono Sur;
- que las matrículas coincidan con las de los vehículos que figuran en el MIC/DTA y están realizando el viaje;
- que la empresa asegurada sea la que figura en el casillero 9 del MIC/DTA (ver nota al final de este numeral);
- que figure la empresa aseguradora en el país de origen y si es extranjera, también su corresponsal en Uruguay;
- que la corresponsal en Uruguay figure en el listado de empresas aseguradoras uruguayas que han celebrado convenios avalados por la Superintendencia de Seguros y Reaseguros del Banco Central del Uruguay para la cobertura del riesgo referido en el Acuerdo 1.41 de la Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transporte de los Países del Cono Sur;
- que la cobertura esté vigente a la fecha de realizarse el control y que comprenda los países por los que circula en el tráfico que se está realizando, en particular Uruguay.

Se recuerda a los funcionarios que de acuerdo a la resolución del Mercosur/GMC/RES.

Nº 15/14:

Art.1 Se establecen los siguientes valores mínimos para el seguro de responsabilidad civil del transporte carretero en viajes internacionales:

- Responsabilidad civil por daños a terceros no transportados US\$ 50.000 por persona, US\$ 30.000 por daños materiales y US\$ 200.000 por acontecimiento (catástrofe).
- Responsabilidad civil por daños a pasajeros: US\$ 50.000 por persona y US\$ 240.000 por acontecimiento (catástrofe). Para equipaje US\$ 1.000 por persona y US\$ 10.000 por acontecimiento (catástrofe)

Para casos de transporte internacional de cargas, con declaración de carga (CRT – MIC DTA) se exige la cobertura establecida en el acuerdo 1.67 del ATIT, certificado de póliza de seguros de responsabilidad civil por daños a la carga transportada.

Con relación a esta última, el funcionario actuante deberá solicitar la presentación del Certificado de Póliza correspondiente, el que deberá ser original, bilingüe (español – portugués o viceversa según el caso) y estar de acuerdo al modelo aprobado que se adjunta en el Anexo IV.

Con carácter general, al verificar dicho documento deberá corroborarse:

- **su autenticidad** y la mención al Acuerdo 1.67 de la Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transporte de los Países del Cono Sur;
- ~~que la empresa asegurada sea el titular del conocimiento (campo 1 del CRT) o empresa transportista (campo 1 del MIC DTA)~~
- que figure la empresa aseguradora en el país de origen y si es extranjera, también su corresponsal en Uruguay;
- que la corresponsal en Uruguay figure en el listado de empresas aseguradoras uruguayas que han celebrado convenios avalados por la Superintendencia de Seguros y Reaseguros del Banco Central del Uruguay para la cobertura del riesgo referido en el Acuerdo 1.67;
- que la cobertura esté vigente a la fecha de realizarse el control;
- que la cobertura comprenda los países por los que se circula en el tráfico que se está realizando, en particular Uruguay.

Con relación a la póliza de seguros de responsabilidad civil por daños a la carga (acuerdo 1.67 del ATIT) se recuerda a los funcionarios actuantes la circular de la Dirección Nacional de Transporte del 1º de diciembre de 2006:

“Se comunica a las dependencias de la DNT que a partir del día 4 de diciembre de 2006, en lo que refiere a los seguros de responsabilidad civil por daños a la carga transportada (acuerdo 1.67), solamente se exigirá que el vehículo posea un seguro por tal concepto no inferior al 50% del valor CIF declarado de la mercadería transportada, con un mínimo

de US\$ 20.000 (veinte mil dólares americanos), puesto que la normativa vigente es el Decreto Ley Nº 15.222 del 10 de diciembre de 1981, de acuerdo a lo que se establece en el literal c), Artículo 5, del anexo III "seguros" del ATIT".

Observaciones:

El listado de la Superintendencia de Seguros a que se hizo mención se presenta en la página Web del BCU, ingresando en www.bcu.gub.uy desde su página principal en Seguros- Registros-Convenios Circular Nº 74 y hoja Acuerdo 1.41 o Acuerdo 1.67 según el caso. (puede ser necesario código de usuario y contraseña).

***Nota (*)** En el caso de vehículos incorporados en calidad de leasing o arrendamiento mercantil a la flota de una empresa permitada, sólo podrá aceptarse que la cobertura esté a nombre de la empresa propietaria del vehículo, en la medida en que ambas calidades (propietario y arrendatario) surjan de la documentación de propiedad o circulación emitidas por el país de origen.*

Incumplimientos de las exigencias sobre seguros

Conforme surge de la normativa referida (ATIT y Anexo sobre Seguros), las empresas deben cumplir con tener la cobertura y presentar los Certificados correspondientes a las autoridades de control fronterizo. En consecuencia, en este rubro pueden configurarse dos situaciones de incumplimiento:

- a) no tener contratada la cobertura requerida
- b) tener contratada la cobertura pero no portar los certificados para acreditarlo

En cualquiera de los dos casos, se efectuará la contravención, anotando que no se presenta documentación que acredite cumplir con la cobertura de que se trate y otros detalles que pudieren resultar de utilidad posteriormente, no pudiendo continuarse el viaje hasta tanto se cumpla dicho requisito.

Corresponderá a la tramitación administrativa frente a la presentación de los descargos, dilucidar si se concluye en la aplicación de sanción y en caso afirmativo si se trata de la falta por la situación referida en a) o en b).