



MERCOSUR/SGT N° 5/ACTA N° 02/21



## LIX REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT N° 5 "TRANSPORTE"

Se realizó por sistema de videoconferencia, según lo establecido en la Resolución N° 19/12 "Reuniones por el Sistema de Videoconferencia", bajo la Presidencia *Pro Tempore* de Argentina (PPTA), entre los días 10 y 11 de junio de 2021, la LIX Reunión Ordinaria del Subgrupo de Trabajo N° 5 "Transporte" en el marco de la conmemoración de los 30 años del MERCOSUR, con la participación de las Delegaciones de Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay.

Las Delegaciones de Chile y Perú participaron por el sistema de videoconferencia de conformidad a la Decisión CMC N° 18/04 "Régimen de Participación de los Estados Asociados al MERCOSUR", y manifestaron su acuerdo con relación al Acta de la LIX Reunión Ordinaria del Subgrupo de Trabajo N° 5 "Transporte".

El Secretario de Gestión de Transporte, Diego Giuliano, en calidad de Presidencia *Pro Tempore* del MERCOSUR (PPTA), dio inicio a la reunión, agradeciendo y dando la bienvenida a las delegaciones destacando la importancia del trabajo conjunto con miras a la integración regional como único camino posible para hacer frente a los grandes desafíos globales a los que nos enfrentamos, teniendo en cuenta el dinamismo del sector.

Puntualizó la relevancia del uso de nuevas tecnologías en los pasos fronterizos, agilizando y armonizando los sistemas de control y fiscalización, así como también la importancia de su incorporación en miras a alcanzar un transporte cada vez más sustentable y respetuoso del medio ambiente. Finalmente, auguró obtener una agenda común que permita mejorar las condiciones de trabajo en el transporte internacional.

El Coordinador Nacional en ejercicio de la PPTA, el Subsecretario de Transporte Automotor, Marcos Farina, dio la bienvenida a las autoridades de las delegaciones y a los representantes del sector privado, y puso a consideración la agenda de la reunión, la cual fue aprobada y consta en el Anexo correspondiente.

Las delegaciones agradecieron el cálido recibimiento y expresaron su deseo de lograr durante el desarrollo de la reunión avances y armonización para el crecimiento del transporte en la región, superando los desafíos que se vive en estos momentos.

La Lista de Participantes consta como **Anexo I**.

La Agenda consta como **Anexo II**.

El Resumen del Acta consta como **Anexo III**.

En la reunión fueron tratados los siguientes temas:

## 1. ARMONIZACIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS DE FISCALIZACIÓN DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE.

### 1.1. Perfeccionamiento de la Resolución GMC N° 34/19

La PPTA informó que el GMC aprobó la Resolución N° 43/20, Modificación de la Resolución GMC N° 34/19 "Documentos de Porte Obligatorio en el Transporte de Pasajeros y de Cargas por Carretera" de conformidad con el sistema de la Decisión. CMC N° 20/02, Art. 6 el 26 de enero del 2021, y deberá ser incorporada al ordenamiento jurídico de los Estados Partes antes del 25/VII/2021. La Resolución consta como **Anexo IV**.

La Delegación del Brasil dijo que enviará a otros países una hoja de ruta que contenga los procedimientos necesarios para verificar la autenticidad de los documentos digitales (*Carteira Nacional de Habilitação - CNH*, licencia de conducir y *Certificado de Registro e Licenciamento de Veículos - CRLV*).

Las delegaciones informaron que se encuentran realizando las consultas internas para la incorporación al ordenamiento jurídico de sus países.

### 1.2. Lista de pasajeros web

La PPTA recordó que el tema surge a partir de la experiencia de la lista de pasajeros web implementada en Argentina y agregó que según se observa del tratamiento del tema, las delegaciones han venido analizando el tema en conjunto con las autoridades de Migraciones de sus respectivos países, en virtud de sus competencias específicas en la materia, planteando la necesidad de definir los próximos pasos, dado que por el momento no todos los países se encuentran en condiciones de transmitir la información vía web.

Asimismo, reiteró su experiencia en la implementación de la lista de pasajeros web a nivel nacional, destacando las ventajas que dicha herramienta ofrece con respecto a la trazabilidad de los pasajeros y la agilización de los trámites migratorios, ya que esta operatoria permite brindar de manera anticipada a las autoridades de los pasos fronterizos la información de los traslados, vehículos y pasajeros.

Manifestó que es de importancia que dicha información sea utilizada en coordinación con las autoridades sanitarias, como un nuevo actor en virtud del contexto actual de pandemia.

La Delegación de Brasil informó que viene trabajando con las Autoridades de Migraciones buscando alternativas en el aprovechamiento múltiple de las informaciones brindadas en la lista de pasajeros entendiendo que su emisión vía web permitirá dar celeridad a los procedimientos en fronteras, contemplando a los trabajadores y a los turistas que necesitan regresar al país de destino.

La Delegación de Paraguay, manifestó que en la medida que se den apertura a las fronteras, podría ir perfeccionándose la herramienta y el sistema a ser utilizado por los países, viene trabajando con la Dirección General de Migraciones con un stand by debido a la crisis sanitaria de la pandemia del COVID-19.

Por parte de la Delegación de Uruguay se informó que se han venido desarrollando contactos con la Dirección Nacional de Migraciones del país de quien es competencia la lista de pasajeros, para lo cual se solicitó la intervención del representante de dicho organismo el Crio. Ney Da Rosa. El mismo manifestó que en Uruguay existe un sistema, poco conocido y poco utilizado de precarga de información de datos de los pasajeros vía web y que se encuentra en proceso una licitación a los efectos de modernizar los actuales sistemas informáticos. Conjuntamente con la representante de la delegación de Argentina manifestaron la importancia del cruzamiento de datos con los permisos a los efectos de alcanzar un documento digital único para el transporte de pasajeros que contemple toda la información sobre las personas transportadas y los servicios.

Las delegaciones reiteraron el interés en continuar avanzando en la implementación de la lista de pasajeros web, aunque actualmente el transporte internacional de pasajeros se encuentre suspendido, a fin de poder contar con dicha herramienta una vez que se reinicien los servicios de transporte internacional.

### 1.3. Apostillados

La PPTA informó sobre algunos inconvenientes que se presentaron con motivo de la crisis sanitaria en lo que se refiere a la presentación de los documentos y necesidad de apostillado de los mismos.

Agregó que en miras a alcanzar un Estado cada vez más ágil, despapelizado y desburocratizado, se propone desde la PPTA que se realice las consultas pertinentes con las áreas jurídicas de Cancillería y Transporte de cada país signatario a fin de evaluar la eliminación de la apostilla como exigencia a la hora de presentar los documentos de idoneidad en el país de destino.

Manifestó que la exigencia de apostillar los documentos de idoneidad no surge expresamente del ATIT, sino que es un requisito que nace de Convención de La Haya de 1961, que estableció la apostilla de documentos para que su autenticidad sea reconocida en otros países, suprimiendo la exigencia de la legalización consular.

Al respecto, el Artículo 1 del Convenio mencionado establece que "(...) se aplicará a los documentos públicos que hayan sido autorizados en el territorio de un Estado contratante y que deban ser presentados en el territorio de otro Estado contratante.

*Se considerarán como documentos públicos en el sentido del presente Convenio:*

- a) los documentos dimanantes de una autoridad o funcionario vinculado a una jurisdicción del Estado, incluyendo los provenientes del ministerio público, o de un secretario, oficial o agente judicial;
- b) los documentos administrativos;
- c) los documentos notariales (...)

Por su parte, el Artículo 3 establece que "(...) la formalidad mencionada en el párrafo precedente (la apostilla) no podrá exigirse cuando las leyes, reglamentos o usos en vigor en el Estado en que el documento deba surtir efecto, o bien un acuerdo entre dos o más Estados contratantes, la rechacen, la simplifiquen o dispensen de legalización al propio documento".

En tal sentido, la PPTA sometió a consideración de las delegaciones, que se evalúe la posibilidad de suprimir el requisito de la apostilla mediante acuerdo multilateral, reconociendo la firma digital de los documentos emitidos por la autoridad de aplicación correspondiente, mediante un mecanismo de verificación de autenticidad de firmas. Agregó, que el tema podría ser incorporado al temario de la reunión del art. 16 en el marco de la ALADI.

La delegación de Chile hizo mención del Artículo 14.-ATIT, en el cual "Los países signatarios podrán llegar a acuerdos bilaterales o multilaterales sobre los diferentes aspectos considerados en el Acuerdo y, en especial, en materia de reciprocidad en los permisos, regímenes tarifarios y otros aspectos técnico-operativos. Dichos acuerdos no podrán en ningún caso contrariar los logrados en el presente Acuerdo."

En tal sentido, sugirió realizar un protocolo adicional en el marco de la ALADI

La Delegación de Uruguay informó que procedió a realizar el análisis jurídico interno tendiente a la eliminación del trámite de apostilla y que se encuentra en proceso de remitir la consulta correspondiente a la Cancillería, esperando poder contar con un posicionamiento para la próxima reunión.

Las demás delegaciones acordaron realizar las consultas internas sobre la modificación legal y las reglamentaciones internas de cada país que establezcan la obligación de apostillar a sus asesorías jurídicas.

El tema continúa en agenda.

## **2. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS**

### **2.1. Estado de situación del proceso de actualización del Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas luego de la aprobación de la Decisión CMC N°15/19.**

La PPTA informó que todas las delegaciones han cumplido en notificar ante la secretaria de ALADI la Fe de Errata a la Decisión N°15/19 para su protocolización.

Asimismo, mencionó que hasta el momento no han tenido novedades al respecto de la protocolización, no obstante, se ha avanzado en la elaboración de la Ficha de Emergencia.

### **2.2. Requisitos para la elaboración de la Ficha de Emergencia**

En reunión anterior la delegación de Argentina presentó un modelo de Ficha de Emergencia, en idiomas español y portugués, que permite atender los dos destinatarios principales: los tripulantes de los vehículos y los organismos de intervención en casos de accidentes o incidentes. Su emisión estaría a cargo del expedidor de la carga en correspondencia con las disposiciones previstas en el Acuerdo aprobado por la Decisión GMC 15/19 y en proceso de protocolización por parte de ALADI.

La delegación de Brasil remitió a la PPTA la traducción corregida del texto en portugués y propuso que se convocara al comité de expertos de MMPP, a efectos de consolidar el documento final para su aprobación.

En esta instancia, la PPTA circuló una nueva versión que contemplaría las observaciones recibidas de las delegaciones, la cual acordaron elevar a consideración del GMC. El Proyecto de Resolución con la Ficha de Emergencia consta como **Anexo V**.

### **2.3. Armonización de los procedimientos de control del transporte por carretera de mercancías peligrosas**

La PPTA hizo una breve reseña del tema, destacando la experiencia adquirida por todos los Estados Partes en los entrenamientos conjuntos realizados en fronteras con el fin de armonizar los procedimientos de fiscalización del transporte internacional terrestre de las MMPP. Prácticas que por las circunstancias actuales de pandemia se vieron obligadas a postergar.

Recordó que a la fecha se han aprobado las Resoluciones GMC N°34/19 y 43/20, Documentos de Porte Obligatorio para Transporte Internacional de Pasajeros y Cargas en el ámbito del MERCOSUR y la Decisión GMC N° 15/19, en proceso de protocolización por parte de ALADI. De esta última surge la necesidad de revisar la Resolución GMC N°10/00- Instrucciones para la fiscalización del transporte por carretera de mercancías peligrosas en el MERCOSUR.

En ese sentido, las delegaciones iniciaron el trabajo sobre la base de la estructura del Manual de Fiscalización presentado por la delegación de Brasil, traducido al idioma español por la delegación de Argentina, en el entendido de que contiene dos partes fundamentales: una destinada al aseguramiento de la capacitación del personal de fiscalización, y otra destinada a establecer los instrumentos prácticos que permitan el mejor desarrollo de la tarea de los fiscalizadores (por ejemplo a través de un "check list", con identificación de las disposiciones fundamentales del Acuerdo a ser controladas).

Por su parte, la delegación de Brasil informó que se encuentra finalizando el documento que deberá contener los aportes de los países y que a la brevedad será circulado el documento final para consideración de las delegaciones que será traducido al español por Argentina.

Las delegaciones agradecieron los trabajos que vienen siendo realizados y aguardan el documento para avanzar en la temática.

El tema continúa en agenda.

### **2.4. Cartilla informativa sobre transporte terrestre de mercancías peligrosas**

La PPTA manifestó que el tema tiene por objetivo la emisión de una nueva Cartilla Informativa Simplificada, destinada a los transportistas de MMPP, la cual se encontraría desactualizada con la implementación de la Decisión CMC N° 15/19.

En tal sentido, se realizó la reunión del Grupo de Trabajo sobre Transporte Terrestre de Mercancías Peligrosas (GTMP), el pasado 26 de mayo para dar tratamiento al tema, con las actualizaciones correspondientes. El Acta del GTMP consta como **Anexo VI**.

El tema continúa en agenda.

### **2.5. Reglamento para el control periódico de cisternas y equipamiento de transporte a granel de mercancías**

La Delegación de Argentina recordó que el tratamiento del tema fue suspendido a efectos de aguardar la finalización del proceso de actualización del Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas.

El objetivo es la armonización de un modelo de Certificado de Aptitud de los Tanques Cisternas, Contenedores destinados al transporte de mercancías peligrosas a granel.

Las delegaciones acordaron dar tratamiento del tema dentro del GTMP y que hasta tanto se concluyan los trabajos de armonización del certificado, los Estados Partes continúan reconociendo los que presenten los países.

Las delegaciones solicitaron poder intercambiar información con relación a los tipos de ensayos, periodicidad y listado de organismos que emiten las certificaciones. Así como el tipo de fiscalización y/o inspección que sería realizada en las cisternas.

El tema continúa en agenda.

### **3. PESOS Y DIMENSIONES DE VEHÍCULOS DEL TRANSPORTE TERRESTRE**

#### **3.1. Empleo de Neumáticos Superanchos en ejes delanteros con suspensión neumática en ómnibus**

La PPTA recordó los acuerdos bilaterales que permiten el uso de neumáticos superanchos en ómnibus de doble piso con suspensión neumática y particularmente la propuesta presentada por Uruguay de elevar un proyecto de resolución para armonizar la aplicación.

La delegación de Brasil informó que, en su país, la reglamentación sobre el uso de neumáticos superanchos en ómnibus y camiones sigue en análisis por el Departamento Nacional de Transito – DENATRAN, comprometiéndose a informar en la próxima reunión los avances que pudieran surgir.

La delegación de Paraguay manifestó que en su país se encuentra vigente la Resolución MOPC N°.2079 del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, por el cual se autoriza en forma experimental y por el plazo de un año con vencimiento en noviembre 2021, el uso de neumáticos superanchos y dispone el ingreso de los ómnibus a las básculas.

La delegación de Chile informó que en su país no tienen permitido los neumáticos superanchos, pero que se encuentran analizando su uso en las instancias correspondientes.

El tema continúa en agenda.

### 3.2. Tolerancia

La PPTA recordó que no habiéndose arribado aún a un consenso de norma armonizado MERCOSUR para establecer las tolerancias en la medición de pesos por eje y peso bruto total de los vehículos de transporte de pasajeros y cargas, en el mientras tanto rige la normativa del país de tránsito.

Todas las delegaciones informaron la normativa vigente en cada Estado Parte y el link de acceso a la misma.

La delegación de Brasil presentó un cuadro comparativo preliminar correspondiente a los límites de pesos y tolerancias vigentes en los distintos países, solicitando a las demás delegaciones la revisión del mismo.

Al respecto, la PPTA circuló el cuadro con sus correcciones incorporadas y solicitó al resto de las delegaciones proceder de igual forma, con el objeto de obtener una versión final del documento, con miras a su aprobación en la próxima reunión técnica del SGT N° 5. El cuadro comparativo consta como **Anexo VII**.

Asimismo, el Subgrupo acordó continuar trabajando con el objetivo de actualizar la Resolución GMC N° 59/19 "Régimen de infracciones por incumplimiento de los límites de peso en vehículos de transporte internacional por carretera en el MERCOSUR".

El tema continúa en agenda.

### 3.3. Ómnibus MERCOSUR

La PPTA reiteró que hay un amplio trabajo a realizar en esta materia, y que las definiciones que se requieren adoptar en la órbita del SGT N° 5 van más allá del ómnibus de 15 metros. Destacó que la industria automotriz viene desarrollando nuevas tecnologías en materia de seguridad activa y pasiva y de renovación del aire interior de los ómnibus de pasajeros, y que estas innovaciones deberían formar parte de estudio.

Las delegaciones acordaron enviar al SGT N° 3 la consulta para análisis del ómnibus MERCOSUR doble piso de 15 metros, dado que el mismo se encuentra abocado al estudio de actualización las Resoluciones GMC N° 19/02 y 20/02 referidas al tema de especificaciones para los ómnibus de pasajeros. Asimismo, dado que se pueda demorar hasta que el SGT N° 3 se expida sobre el tema, cabría la posibilidad de poder circular, de forma excepcional, en la región.

Por otra parte, se destacó que ya se admite la circulación de este tipo de ómnibus en Argentina, Brasil y Paraguay.

A su vez, la delegación de Uruguay informó la utilización de esos ómnibus en la línea Montevideo - Porto Alegre en el marco del Acuerdo Bilateral con Brasil. Además, mencionó que viene trabajando en la normativa referente que habilite la circulación del mismo.

El tema continúa en agenda.

### 3.4. CITV para Vehículos Especiales

Las delegaciones acordaron que mientras no haya una norma armonizada para la elaboración de Certificado de Inspección Técnica Vehicular, se exigirá un "Informe Técnico", de acuerdo con la norma de cada Estado Parte, avalando que los vehículos especiales fueron inspeccionados y están en condiciones de transportar de manera segura las cargas especiales.

La delegación de Brasil se comprometió a presentar como insumo para la revisión, de los vehículos especiales, el listado de los ítems indispensables que deberían ser considerados para las inspecciones de este tipo y formas de validación de los certificados para vehículos especiales que hoy están emitiendo los diferentes países.

Las delegaciones de Paraguay y Uruguay informaron que solicitaron a los órganos correspondientes un informe sobre los parámetros necesarios a los efectos de colaborar con el documento que viene elaborando Brasil.

El tema continúa en agenda.

### 3.5. Acoplados de cuatro ejes

La delegación de Argentina manifestó que en la actualidad la configuración de camión y acoplado de cuatro ejes con cuarenta y cinco (45) toneladas de peso bruto total combinado, no está armonizada en el ámbito del MERCOSUR.

Destacó que, en su país, mediante el Decreto N°32/18, se incorporó la configuración de acoplado de cuatro ejes y en la actualidad sostiene un acuerdo bilateral con el Estado Parte de Brasil, para la libre circulación.

Informó que con algunos Estados Parte se presenta el inconveniente que, al no estar reglamentada la configuración de 4 ejes -(2+2), la misma no es reconocida en las Estaciones del Control de Carga, y se la tipifica al igual que el acoplado de 3 ejes-(2+1)-, multando el exceso de carga por encima de las 10,5 t, máxima autorizadas para el eje simple de ruedas duales (Resolución GMC N°65/08).

Ocurre que dependiendo de cómo el transportista distribuye la carga, (del tipo divisible o indivisible), sobre los cuatro ejes de apoyo, podría ocurrir que sobre el tandem doble delantero se supere las 10,5 t del eje simple, siendo que al tratarse de un tandem doble de ejes admite un peso máximo de 18 t.

Por otra parte, la Resolución GMC N°26/11-Sistema Normalizado de Medición de la Carga Útil de los Vehículos de Transporte Internacional de Carga - define las configuraciones de camiones, remolques y semirremolques, contemplando en el caso de los remolques solo las versiones de 2 (dos) y 3 (tres) ejes.

En la práctica queda demostrado que las configuraciones de acoplados de 4 ejes, a igualdad de carga transportada, aporta un menor daño a la calzada por una mejor distribución de los pesos sobre los ejes.



Por lo expuesto, la PPTA solicitó que el tema sea incorporado a la agenda de trabajo para su tratamiento y propone la aprobación de un Proyecto de Enmienda a la Resolución GMC N°26/11, incorporando la figura del remolque de 4 ejes con la misma medición de la carga del de 3 ejes. En tal sentido, presentó los planos dimensionales típicos de los acoplados de 4 ejes de libre circulación en su país, que figuran como **Anexo VIII**.

La delegación de Brasil informó que bilateralmente ya autoriza ese tipo de vehículos sin embargo han verificado que han detectado exceso de peso, por encima de las 45 toneladas acordadas. Además, informó que los mencionados vehículos están sujetos a las penalidades previstas, pudiendo inclusive venir a denunciar el acuerdo, si esta práctica sigue.

La delegación de Paraguay solicitó un informe a la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, a fin de expedirse en relación a lo solicitado por PPTA sobre camiones 4 ejes; se aguarda informe a fin de elevar al Comité de Peso y Dimensiones y subsiguiente al SGT5. Los pedidos de informe sobre el tema constan como. **Anexo VIII**.

La delegación de Uruguay por su parte informó que elaboró una propuesta técnica y la misma está siendo considerada por las autoridades con la posibilidad de aprobar la circulación, limitando a 28,5 toneladas el Peso Bruto sobre el acoplado de 4 ejes.

El tema continúa en agenda.

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

##### 4.1 Limitadores de velocidad

La PPTA recordó que por Resolución GMC N° 35/19 se aprobó el Reglamento Técnico MERCOSUR de Limitadores de Velocidad, estableciéndose, en su artículo 4, que "Compete a los Estados Parte establecer cuándo será aplicado el RTM aprobado en el artículo 1 de esta Resolución, en cuanto a la obligatoriedad de los sistemas de limitadores de velocidad (DLV o DALV) en los vehículos automotores de las diferentes categorías".

Las delegaciones coincidieron en seguir el tratamiento con miras a tener una propuesta de normativa que armonice hasta fines del 2022. Asimismo, se comprometieron a verificar internamente los dispositivos de control y las velocidades autorizadas en cada Estado Parte, con el propósito de realizar una tabla con los aportes.

El tema continúa en agenda.

## 5. INTEGRACIÓN DE LA INFORMACIÓN DE TRANSPORTE DE PASAJEROS Y DE CARGAS

### 5.1. Informe del estado de situación del proyecto

La PPTA informó sobre el estado de situación del Proyecto que sufrió dificultades dado la crisis sanitaria, con relación a la transmisión de la información de transporte de pasajeros y cargas.

En tal sentido, solicitaron que se realice una reunión de los expertos en el área de Integración de la Información de transportes de pasajeros y de cargas. Asimismo, las delegaciones informaron sobre la actualización de sus respectivos puntos focales:

**Argentina:** Juan José Amoros  
**Brasil:** Alexandre Muñoz Lopes de Oliveira (sutec@antt.gov.br)  
Cristiane Lustosa Guimarães França (gesig@antt.gov.br)  
André Dulce Gonçalves Maia (andre.maia@antt.gov.br)  
Henrique de Amorim Leite (henrique.leite@antt.gov.br)  
**Paraguay:** Víctor Macchi (Director General de la Dirección de  
Tecnologías de Información y Comunicación)  
E-mail: vmacchi@dinatran.gov.py  
**Uruguay:** Gerardo Ciganda  
Fernando Perez  
Jorge Rosas

### 5.2. Creación del sitio web del SGT N° 5

La PPTA recordó que la Delegación de Paraguay realizó una presentación de su proyecto de creación de un sitio web del SGT N°5 y señaló que los dos grandes objetivos del mismo son: por un lado, desarrollar una página web de consulta con contenido e informaciones relacionadas con el SGT N°5; y por otro, vincular el sitio con otras webs institucionales de los Estados Partes relacionadas con la actividad del transporte.

La delegación de Paraguay manifestó la necesidad de tener una página con los datos actualizados para consulta y se comprometió a presentarlo en la próxima reunión.

Debido a la situación pandémica y el trabajo en cuadrilla que se está llevando a cabo, ha retrasado el proyecto inicial de presentación del mismo en lo referente a la Web Site. Asimismo, se encuentra analizando los insumos, informaciones, documentaciones y financiación del mismo. En ese sentido, esperan para la PPT siguiente hacer la presentación del mismo.

## 6. IDENTIFICACIÓN ELECTRÓNICA DE VEHÍCULOS – RFID

Las delegaciones agradecieron el informe realizado por la PPTA y coincidieron en que es necesario contar con una norma comunitaria en la materia, si bien hasta tanto no se cuente con ese instrumento, se seguirán utilizando los Tags y los

lectores o arcos de lectura, presentados por cada país en las reuniones anteriores con la tabla de especificaciones comparadas y el intercambio de etiquetas empleadas.

La delegación de Brasil presentó un cuadro comparativo con los diferentes sistemas de identificación electrónica de vehículos de cada Estado Parte que consta como **Anexo IX**. Asimismo, se comprometió a poner a disposición el punto focal del Canal Verde para las consultas necesarias o aclaraciones correspondientes. Punto focal Canal Verde Brasil: João Paulo Souza ([joao.souza@antt.gov.br](mailto:joao.souza@antt.gov.br)) Telefone: +55 61-3410-8107

De acuerdo con lo informado en la Reunión Técnica Preparatoria del SGT N° 5, la delegación de Brasil reiteró la conveniencia de implementar un corredor internacional en el ámbito del MERCOSUR para test con esta nueva tecnología. Asimismo, se puso a disposición para profundizar las discusiones sobre el tema.

La delegación de Paraguay manifestó la necesidad de contar con un trazado de mapas o lugares donde se encuentran los Arcos de Control de los Tags, con sistema RFID, a los efectos de poder en un futuro próximo establecer un corredor de control armonizado entre los países miembros. Asimismo, presentó un informe al respecto sobre la implementación de los TAGS, cantidad de instalación que asciende a 40mil unidades en el parque automotor de carga y pasajeros del Paraguay, también informó los lugares de control con los arcos de lectura dentro del territorio paraguayo, que consta como **Anexo X**.

El tema continúa en agenda.

## 7. SEGUROS EN EL ÁMBITO DEL MERCOSUR

### 7.1. Seguro de salud para choferes en viajes internacionales

La PPTA recordó las informaciones presentadas por las Delegaciones de Brasil y Uruguay sobre el interés de poder contar con un seguro de salud para choferes en viajes internacionales, dada la crisis sanitaria generada por COVID-19. Asimismo, explicó cómo se procede ante un caso de diagnóstico COVID-19 positivo en su país y recordó que en Argentina se brinda cobertura de salud tanto a nacionales como a extranjeros. También, manifestó que los transportistas argentinos con diagnóstico positivo cuentan con cobertura de salud tanto a nivel nacional como internacional, brindada por las Aseguradores de Riesgo de Trabajo (ART), de conformidad con lo establecido por la Superintendencia de Riesgos del Trabajo (SRT) como autoridad de aplicación.

En ese sentido, la delegación de Brasil manifestó su preocupación sobre la asistencia sanitaria y solicitó a las demás delegaciones los aportes que puedan realizar para lograr el mejor resultado, considerando los sistemas complementarios de salud. Asimismo, manifestó que el *Sistema Único de Saúde (SUS)*, que es un sistema universal, brinda cobertura a los transportistas, tanto a nivel nacional como internacional y que siguen buscando una protección para los choferes en viajes internacionales.

Las demás delegaciones se comprometieron a realizar las consultas internas correspondientes sobre el tipo de seguros y las diferentes coberturas.

El tema continúa en agenda.

## 8. OTROS ASUNTOS

### 8.1. Operador Logístico/Operador Económico Autorizado (OEA)

La PPTA realizó un breve relato sobre lo sucedido en la última reunión sobre los Operadores Económicos Autorizados- OEA. Agregó que en su país el Programa se encuentra implementado y las empresas de transporte están avanzando en los trámites para ser certificados OEA.

La delegación de Brasil actualizó los números e informó que hoy serían más de 530 empresas con calificación OEA siendo fundamental para la agilización de los tramites en fronteras. Recordó además de la existencia del acuerdo de reconocimiento mutuo en el MERCOSUR. **(Anexo XI)**

La delegación de Uruguay informó que en su país existen alrededor de una decena de empresas que cumplen con la certificación.

El tema permanece en agenda a los efectos de continuar su acompañamiento, y actualizar información.

### 8.2. Sistema de carga de vehículos eléctricos

La PPTA informó sobre los avances en la materia de los vehículos eléctricos al tiempo que destacó la importancia de comenzar a incluir en la agenda del SGT N° 5, los proyectos relacionados con el transporte y el medio ambiente.

Hizo especial referencia al tema de "Descarbonización en el transporte", haciendo referencia a la necesidad de reducción en la emisión de gases de efecto invernadero (CO2) motivada por el transporte pasajeros y cargas y su incidencia en el Cambio Climático. Destacó la necesidad de trabajar de manera conjunta en la región, acoplando tanto el conocimiento como sus recursos. Por último, agregó que sería importante poder mantener reuniones específicas para tratar los temas vinculados al transporte y el medio ambiente.

La delegación de Brasil presentó un informe sobre los avances del Proyecto Corredor Paraná-Paraguay con miras a la Eletrovia MERCOSUR, coordinado por la Companhia Paranaense de Energia (COPEL).

La delegación de Paraguay informó que se trabaja a través de la mesa estratégica que coordina la Secretaria Técnica de Planificación (STP) y la Presidencia de la República/Unidad de Gestión, integrada por el MOPC, MIC, MADES (Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, Ministerio de Industria y Comercio y Ministerio del Ambiente); para la coordinación de políticas y planes para establecer acciones concretas en relación a buses de Transporte Público Eléctricos, promoción de inversiones en ensamblaje y autopartes para buses y autos eléctricos gradualmente, además se ha completado la etapa de pre diseño y está próximo al

inicio de Elaboración de la versión final del Plan Maestro Nacional para movilidad Eléctrica.

La delegación además informó sobre el Proyecto Ruta Verde, primer piloto ejecutado y ya operativo, carretera entre Asunción y Ciudad del Este de 313 km con estaciones de carga que permiten viajar con vehículos eléctricos; sus estaciones con cargadores que se proveen en parte con energía a partir de paneles fotovoltaicos.

Asimismo, la delegación de Paraguay realizó una presentación sobre la estación de carga para vehículos eléctricos mediante un sistema híbrido con paneles solares y red eléctrica en el Centro de Recepción de Visitas de ITAIPU Binacional (CVR).

La delegación de Chile manifestó que en su país están trabajando en algunos Foros y que hará llegar una invitación para participar en la próxima semana del PROSUR donde se viene desarrollando temas relacionados a los vehículos eléctricos y las preocupaciones con el medio ambiente.

Las delegaciones agradecieron y coincidieron en la importancia de la temática, teniendo en cuenta los vertiginosos avances tecnológicos en el sector y la relevancia que reviste contar con un transporte sustentable en la región. Por dicho motivo, acordaron mantener el tema en agenda para continuar intercambiando información sobre el mismo, comprometiéndose a actualizar y complementar las medidas en la próxima reunión.

Las presentaciones constan como **Anexo XII**.

### 8.3. Licencias de conducir

Luego del amplio intercambio realizado en la reunión técnica preparatoria y a efectos de mantenerse informado de eventuales cambios que puedan darse en los países en esta materia, con el fin de facilitar la fiscalización las delegaciones acordaron que el tema continúe en agenda.

La PPTA informó con relación a la LINTI que la Disposición N° 236/21 autoriza la circulación hasta el 1° de junio de aquellos choferes que tengan la licencia vencida, junto con la constancia de turno para su renovación y la boleta de pago abonada.

La PPTA retomó el tema planteado en la reunión anterior con relación al tratamiento que cada país da a los conductores extranjeros (extra ATIT) que realizan transporte internacional en el marco del ATIT en relación a sus licencias.

La delegación de Brasil reiteró lo informado oportunamente sobre la prórroga de las licencias de conducir por plazo indeterminado. Mencionó además que la documentación se presenta hoy en forma digital y podrá ser verificada la veracidad de las mismas. Sobre la verificación de la veracidad de los documentos digitales, informó que enviará a todos los Estados Partes los procedimientos necesarios. Asimismo, hizo referencia a tres puntos:

- La resolución de prórroga de licencias, que se prorrogaron por tiempo indeterminado dada la crisis sanitaria COVID-19 por Resoluciones del Consejo Nacional de Tráfico (CONTRAN) que se ejemplifica en el link a la continuación

<https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-contran-n-216-de-26-de-marco-de-2021-310835875>).

- Que actualmente solo se emiten las dichas licencias en formato digital en su país, así como la documentación de los vehículos, conforme la Portaria CONTRAN N° 1.657/18 ([https://www.in.gov.br/materia/-/asset\\_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/57491293](https://www.in.gov.br/materia/-/asset_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/57491293)), la cual se emitió en razón de la LEI N° 14.071/2020 ([http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2019-2022/2020/lei/l14071.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2019-2022/2020/lei/l14071.htm)).
- La aceptación de licencias temporarias para extranjeros, que se presenta de dos formas -como turista, que se permite la libre circulación por hasta 6 meses y como operador, que se relaciona directamente con la legislación laboral.

Al respecto la Delegación de Paraguay informa con respecto a la Disposición 19/2020 de la Patrulla Caminera. En donde se establece la ampliación de forma temporal hasta el 16/01/2021, transcurrido dicho plazo se podrán aplicar las sanciones por Vencimiento de Licencias de Conducir, Habilitación Municipal, Habilitación de DINATRA y chapa provisoria acorde a la normativa vigente.

Por su parte la Delegación de Uruguay informó al respecto de la nueva prórroga de las licencias de conducir en su país establecida en la Resolución N°41/21 del Congreso de Intendentes de fecha 27 de abril de 2021, publicada en Circular N°18/2021. La misma establece la vigencia de los permisos de conducir hasta el 31 de diciembre de 2021.

La Delegación de Chile, informó que la Ley N° 21.222 (<https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1143998>) extendió las licencias a vencer en el 2020 por un año más (2020 a 2021). Posteriormente, la Ley N° 21.313 extendió dicha prórroga por otro año más (2021 hasta el 2022).

La Delegación de Perú informó que sin perjuicio de que en su país son aceptadas las licencias de conducir extranjeras, las empresas deben cumplir con las normas laborales nacionales las cuales exigen que los conductores posean licencia de conducir peruana.

Las actualizaciones con respecto a las licencias de conducir se agregan como **Anexo XIII**.

El tema continúa en agenda.

#### **8.4. Creación de una Comisión de "Seguridad de Transporte"**

La PPTA reiteró que, si bien se reconoce la gran importancia de los temas que la Comisión podría abordar, surgen dificultades relacionadas con la generalidad de los mismos y la diversidad de organismos competentes en las materias en cuestión.

En respuesta la delegación de Brasil presentó una reformulación de los objetivos y contenidos de la referida Comisión para someter a consideración de las demás

delegaciones solicitando además que los aportes o complementaciones serán presentadas en la próxima reunión técnica. La propuesta consta como **Anexo XXIII**.

El tema continúa en agenda.

#### **8.5. No obligatoriedad del CITV para vehículos con antigüedad menor a un año**

La delegación de Brasil manifestó que no correspondería exigir el CITV para vehículos nuevos con una antigüedad menor a un año. Agregó que empresas brasileñas han experimentado dificultades operativas debido a la aplicación de esta exigencia en otros países.

La Resolución GMC N° 75/97, en el Anexo, 1 Principios básicos de la inspección técnica vehicular en los países del MERCOSUR, establece que la exigencia de inspección a los vehículos "0km", previo a cumplir operaciones de transporte, es facultativa de cada Estado Parte.

Luego de los intercambios de opiniones y las consideraciones de cada país, las delegaciones acordaron en la necesidad de elevar al GMC un Proyecto de Adenda a la Resolución GMC N° 75/97, con la incorporación un texto modificatorio al numeral 1.6 del Anexo, el que fuera propuesto por la Delegación de Uruguay:

*1.6- "Cada Estado Parte podrá exigir para los vehículos de su bandera que la inspección técnica se realice antes que el vehículo entre en servicio, o bien al cumplir el primer año de su primera matriculación, o con una frecuencia inferior a la indicada en el numeral anterior".*

En tal sentido, la PPTA presentó un Proyecto de Adenda que consta como **Anexo XIV** y se eleva a consideración del GMC.

El tema continúa en agenda.

#### **9. IMPACTO DEL COVID-19 EN EL TRANSPORTE DE CARGA Y PASAJEROS POR CARRETERAS**

La PPTA recordó que este tema fue exhaustivamente tratado por las delegaciones en las reuniones anteriores, oportunidad en la que proporcionaron información sobre las medidas y protocolos aplicados en el sector del transporte de pasajeros y cargas en sus respectivos países a raíz de la pandemia por COVID-19.

No obstante, por la trascendencia del tema y a efectos de presentar el estado de situación en su conjunto, se reproduce a continuación, una síntesis de lo informado en aquella instancia y posteriormente se realizó una actualización del estado de situación en los aspectos en los que hubiera existido alguna variante.

La PPTA informó que, en su país, el transporte internacional de pasajeros se encuentra suspendido por encontrarse las fronteras cerradas de conformidad con los Decretos Nros 260/20, 274/20, 331/20 y sus modificatorios, así como por la

Resolución N° 293/20. Agregó que por el momento no se tiene prevista una fecha de reinicio de la actividad.

En lo que refiere al transporte de cargas el mismo fue exceptuado de las prohibiciones al haber sido declarado esencial mediante el DNU 274/20 y por lo tanto la actividad se viene desarrollando, siguiendo determinados protocolos y con el establecimiento de determinados corredores seguros, estando vigente la Resolución Conjunta 4/2020 con su respectiva adenda. Se reiteró la existencia de la declaración jurada de salud como requisito migratorio para la entrada y salida al país (Disposición DNM N° 3025/2020).

Recordó que tal como fue oportunamente informado, por la Decisión Administrativa N° 512/21 (que sustituye la Decisión Administrativa 437/21), los transportistas y tripulantes que ingresen por vía terrestre, tanto extranjeros como nacionales deberán adjuntar a la declaración jurada, el resultado negativo del test PCR real time o LAMP para SARS-Cov-2, el que tendrá una vigencia de siete (7) días de realizado.

Finalmente, se hizo mención a las Reuniones Extraordinarias que se están llevando a cabo en el marco de la ALADI, con la participación de todas las delegaciones de los países miembro del ATIT, junto con representantes de Cancillería y Salud, con el objetivo de armonizar criterios en relación a las exigencias sanitarias a los transportistas de cargas internacionales.

La Delegación de Brasil reiteró que con relación al impacto del COVID-19 en el transporte de carga y pasajeros por carretera, fueron adoptadas algunas medidas para flexibilizar ciertas exigencias y se prorrogaron los plazos de validez de varios documentos, entre ellos, la validez de los permisos originarios y complementarios. En materia de transporte internacional de pasajeros se encuentran suspendidos todos los servicios, a la excepción de la frontera Brasil-Paraguay. Asimismo, informó sobre la actualización de la Portaria da Casa Civil, de la Presidencia de la República de Brasil, publicada en el Diário Oficial da União del 28 de mayo de 2021. (Anexo XV).

La Delegación de Paraguay reiteró que el transporte internacional de pasajeros en su país también se encuentra suspendido, supeditado a la apertura de las fronteras, con excepción con la República Federativa del Brasil, con la misma mantiene la apertura de fronteras y existen frecuencias regulares de viajes del transporte de pasajeros con el llenado de las exigencias sanitarias como por ejemplo el control del Test RT PCR y las presentaciones de la declaración jurada y ficha de salud respectivas, con los demás países se encuentra paralizado hasta tanto se determinen la apertura de las fronteras por los gobiernos. Sin perjuicio de ello, informó que se encuentran trabajando conjuntamente con las autoridades sanitarias en protocolos para el reinicio de las actividades. En cuanto a la situación en general agregó que la cuarentena se estableció por fases. En lo que refiere al transporte de cargas el mismo se mantuvo operativo como en el resto de los países, y se estableció la exigencia de una declaración jurada y una ficha de salud de ingreso y salida del país. Asimismo, si bien se manifestó que en Paraguay no existe un sistema de testeo obligatorio ni cuarentena prevista para los conductores del transporte de cargas, salvo a aquellos que presenten síntomas, por otro lado,



manifiestan se han realizado aproximadamente 4 mil pruebas a transportistas al azar en el año 2020, solo 10 de ellas dieron positivas en un universo de casi 53 mil tripulantes en tránsito desde que inició la pandemia. Finalmente, agregó que en Paraguay se garantiza la atención médica de los transportistas extranjeros en su territorio, así como la infraestructura para los aislamientos que sean necesarios.

La Delegación de Uruguay reiteró la normativa vigente en relación a los requisitos de ingreso al país para extranjeros aplicables al transporte internacional contenida en los Decretos N°104/020, Decreto N°195/020 y Ordenanzas del Ministerio de Salud Pública N° 649/020 y 897/020.

La Delegación Chile informó que la Resolución Exenta N° 997, de 2020, del Ministerio de Salud-Subsecretaría de Salud Pública (<https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1151940>), en su artículo 7, dispone que los transportistas extranjeros deben presentarse en frontera chilena con un examen PCR (de cualquier tipo) el cual no debe exceder las 72 horas anteriores al inicio de viaje desde el punto de origen, según lo consignado en el manifiesto internacional de carga/declaración de tránsito aduanero, sin perjuicio que pueden ser sometidos a exámenes aleatorios. En caso de negarse al examen o de resultar positivo en este, el conductor deberá permanecer en una residencia sanitaria. Los costos asociados a la estadía en el hotel de tránsito, o en aquel autorizado por la autoridad sanitaria serán sufragados por la empresa extranjera de transporte internacional terrestre a cuyo nombre se encuentre habilitado el vehículo conducido por el conductor en cuestión.

Por otra parte, los chilenos y extranjeros residentes en Chile pueden ser sometidos a exámenes aleatorios. En caso de negarse al examen o de resultar positivo en este, el conductor deberá permanecer en una residencia sanitaria. Los costos asociados a la estadía en el hotel de tránsito, o en aquel autorizado por la autoridad sanitaria serán sufragados por el sistema de salud público.

Finalmente, la Delegación de Perú reiteró que se encuentra en situación similar al resto de los países en cuanto a la actividad del transporte pasajeros y cargas, y destacó algunas medidas sanitarias tomadas a nivel interno en materia de transporte, manifestando la importancia de arribar a un protocolo armonizado de actuación con los países fronterizos.

El tema continúa en agenda.

#### **10. PLAN DE ACCIÓN DE REVISIÓN DE LA ESTRUCTURA INSTITUCIONAL DEL MERCOSUR (Dec. CMC N° 19/19)**

Dando cumplimiento a la Dec. CMC N° 19/19 "Actualización de la Estructura Institucional del MERCOSUR", el SGT N° 5 informó al GMC que no cuenta con Comisiones inactivas.

#### **11. COMISIÓN DE TRANSPORTE MARÍTIMO**

El SGT N° 5 tomó nota de los resultados de la Reunión de la Comisión de Transporte Marítimo, realizada el día 10 de junio por sistema de videoconferencia,

de conformidad con lo establecido en la Resolución GMC N° 19/12. El Acta consta como **ANEXO XVI**.

La PPTA señaló la importancia de poder continuar manteniendo estos espacios de trabajo para avanzar en materia de Transporte Marítimo en la región.

## **12. COMISIÓN DE TRANSPORTE FERROVIARIO**

El SGT N° 5 tomó nota de los resultados de la Reunión de la Comisión de Transporte Ferroviario, realizada el día 9 de junio por sistema de videoconferencia, de conformidad con lo establecido en la Resolución GMC N° 19/12. El Acta consta como **ANEXO XVII**.

La PPTA manifestó los auspiciosos avances obtenidos en el encuentro de la Comisión de Transporte Ferroviario, haciendo hincapié en el buen clima de trabajo.

Por su parte, la delegación de Uruguay destacó el avance del Transporte Ferroviario en el MERCOSUR y la importancia de ese sistema de transporte.

## **13. PROGRAMA DE TRABAJO 2021 – 2022**

Con relación al Programa de Trabajo 2021 – 2022, se tomó nota de los modelos aprobados por la Decisión CMC N° 08/20 "Programas de Trabajo (Modificación de la Decisión CMC N° 36/10)". En tal sentido, las delegaciones intercambiaron opiniones y realizaron los ajustes correspondientes.

Al respecto, el Programa de Trabajo 2021-2022, en el formato establecido en la DEC. CMC N° 08/20 consta como **Anexo XVIII** y se eleva a consideración del GMC para su aprobación.

## **14. PARTICIPACIÓN DEL FORO INTERNACIONAL DEL TRANSPORTE (ITF)**

El SGT N° 5 recibió al Foro Internacional del Transporte (ITF) el cual realizó una presentación detallada del proyecto de "Descarbonización de Transportes en Economías Emergentes" que consta como **Anexo XIX**.

Al respecto, las delegaciones agradecieron, intercambiaron opiniones y manifestaron su especial interés en la participación del FIT en la Reunión del Subgrupo, así como la optimización en la oferta de medio de transporte presentada.

## **15. ACTUALIZACIÓN DE CONTACTOS**

Las delegaciones circularon las listas con las actualizaciones de los nombres y direcciones de mails correspondientes a cada país. Las listas constan como **Anexo XX**.

## 16. APORTES DEL SECTOR PRIVADO.

El SGT N° 5 recibió el Memorándum y los aportes presentados por el Sector Privado que constan como **Anexo XXI**.

En ese sentido, la PPTA elaboró una respuesta del SGT N° 5 al CODESUR que consta como **Anexo XXII**.

Las delegaciones de Brasil y Paraguay se comprometieron a presentar un Informe de la situación del Transporte Internacional de Pasajeros a ser presentado al Sector Privado en la próxima reunión.

## AGRADECIMIENTO

Las delegaciones agradecieron a la PPTA por la exitosa organización del evento y el desarrollo de la reunión, así como al apoyo de la Secretaría del MERCOSUR.

## PRÓXIMA REUNIÓN

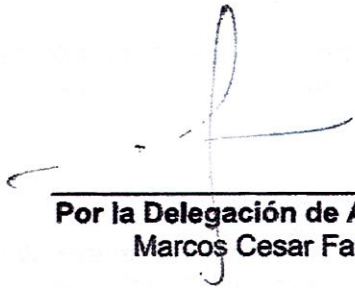
La próxima reunión ordinaria del SGT N° 5, será convocada oportunamente por la PPT en ejercicio.

## ANEXOS

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

<b>Anexo I</b>	Lista de Participantes
<b>Anexo II</b>	Agenda
<b>Anexo III</b>	Resumen del Acta
<b>Anexo IV</b>	Resolución N° 43/20 Modificación de la Resolución GMC N° 34/19 "Documentos de Porte Obligatorio en el Transporte de Pasajeros y de Cargas por Carretera"
<b>Anexo V</b>	Proyecto de Resolución N° 01/21 de Ficha de Emergencia
<b>Anexo VI</b>	Acta GTMP
<b>Anexo VII</b>	Cuadro comparativo-Brasil
<b>Anexo VIII</b>	Planos dimensionales típicos de los acoplados de 4 ejes- AR-PY
<b>Anexo IX</b>	Cuadro comparativo con los diferentes sistemas de identificación electrónica
<b>Anexo X</b>	Informe de Paraguay sobre RFID
<b>Anexo XI</b>	OEA-Brasil
<b>Anexo XII</b>	Presentaciones sobre el Sistema de carga de vehículos eléctricos (BR-PY)
<b>Anexo XIII</b>	Actualización de la documentación-Prórrogas de las licencias COVID-19- Situación de los países
<b>Anexo XIV</b>	Proyecto de Adenda Resolución N° 02/21
<b>Anexo XV</b>	Actualización de las medidas COVID-
<b>Anexo XVI</b>	Acta del Transporte Marítimo
<b>Anexo XVII</b>	Acta del Transporte Ferroviario
<b>Anexo XVIII</b>	Programa de Trabajo 2021 – 2022
<b>Anexo XIX</b>	Presentación del proyecto de "Descarbonización de Transportes en Economías Emergentes" por el FIT
<b>Anexo XX</b>	Lista de actualización de contactos

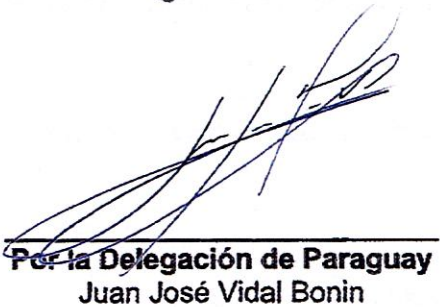
<b>Anexo XXI</b>	Memorándum y aportes del sector privado
<b>Anexo XXII</b>	Nota PPTA de respuesta al CODESUR
<b>Anexo XXIII</b>	Propuesta de Brasil Comisión de Seguridad



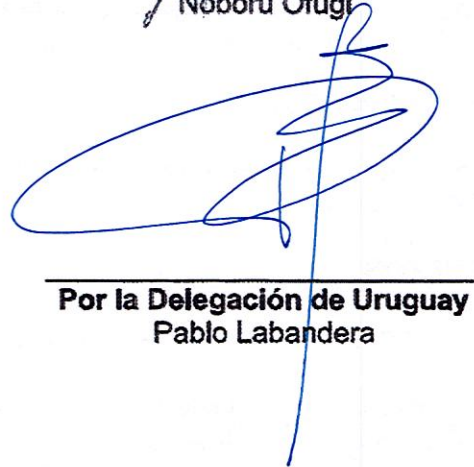
**Por la Delegación de Argentina**  
Marcos Cesar Farina



**Por la Delegación de Brasil**  
Noboru Ofuji



**Por la Delegación de Paraguay**  
Juan José Vidal Bonin



**Por la Delegación de Uruguay**  
Pablo Labandera