

Acta Reunión ALADI – ALALOG

“Barreras Logísticas dentro de la Región Latinoamericana “

Sede de ALADI - Setiembre 2018

Participaran por ALADI

Alvaro Espinoza - Sub Secretario del Espacio de Libre Comercio

Belquisse Pimentel - Jefa del Departamento de Integración Física y Digital

Invitados Especiales

Esteban Canteros Presidente de ATACI (Asociación de Transportistas Argentinos de Carga Internacional)

Leonardo Gonzalez – AUDACA representante de ALACAT

Rubén E. Ruocco, representante de CATAMP (Cámara Argentina del Transporte Automotor de Mercancías y Residuos Peligrosos

Participan por ALALOG

Jorge Lopez Presidente CEDOL - Presidente

Carlos Musante Director Tecnico CEDOL

Alejandro Leiras Co Director CEDOL

Hernan Sanchez Presidente alterno CEDOL

Cesar Meireles Vicepresidente - ABOL

Juan Carlos Rodriguez Blanco CALOG

Alessandra Molfesi ATOLPAR

Luis Miguel Maldonado APPROLOG

Natalia Nion – ALALOG

Bienvenida del Presidente de ALALOG Sr. Jorge Lopez a los presentes

Bienvenida del Subsecretario del Espacio de Libre comercio Alvaro Espinoza da la bienvenida en su casa

Cada participante hace su presentación personal y de la Institución a la que pertenecen

El Sr. Espinoza presenta el Marco de las competencias de ALADI

Comenta brevemente el origen y las funciones de la Institución la cual es un organismo internacional de ámbito regional. Fue creado en el año 1980 por el Tratado de Montevideo 1980, en sustitución de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC).

Regula los ritmos de integración a nivel latinoamericano, convergencia de los acuerdos comerciales, bilaterales, parciales, generando un ámbito de flexibilidad entre los países miembros.

ALADI funciona con un Comité de Representantes formado por los 13 países miembros: **Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, México, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela.**

Se firman e inscriben los acuerdos firmados entre los países miembros que así lo decidan, posteriormente a la firma si algún otro decide adherirse puede hacerlo pero no pueden ser sujeto de modificación.

Lic. Belquisse Pimentel Jefa del Departamento de Integración Física y Digital - DIFD

La agenda del Departamento está orientada a la facilitación del comercio, desarrollando actividades vinculadas con la digitalización de procedimientos de comercio como la certificación de origen digital y la firma digital; así como hacia la adopción de acuerdos y políticas vinculados con el transporte, la facilitación aduanera y la logística.

En cuanto a la logística, y en una actividad en conjunto y coordinación con la ALALOG, se dictó el curso de “Logística como factor clave del desarrollo competitivo”, cuya primera versión fue en el 2016 y participaron 35 postulantes, la segunda edición fue en el 2017 y contó con 500 participantes, y la tercera edición se dictará el presente año con un cupo de 1000 participantes en un formato auto gestionable.

El Sr. Carlos Musante, como Director Técnico de ALALOG, da lectura de la problemática de los países ausentes enviada por mail, pese a que hay temas cuya problemática hace referencia a nivel de cada país y no a nivel latinoamericano

AOLM Mexico:

- a) **saturación de operaciones en el Puerto de Manzanillo en el Estado de Colima (Pacífico).**
El puerto es la principal entrada de carga contenerizada en el país. Concentra y maneja el Comercio Internacional de las Zonas Centro y Bajío de la República Mexicana que representan a su vez más del 67% del PIB del país y donde radica el 55% de la población nacional.

- b) **El incremento de la inseguridad en las principales vías de circulación del país.** Las operaciones de transporte en México se realizan en su mayoría por medios terrestres (carreteras y ferrocarril), por lo que los operadores logísticos han tenido que implementar estrategias para continuar con sus negocios, pese a los constantes incidentes que se presentan actualmente, en la República Mexicana.

ASOLOG – Ecuador

- a) Ausencia de estadística del sector logístico en Ecuador
- b) Ausencia de política pública de largo plazo sobre el sector logístico

En Ecuador, no hay una estrategia logística clara como país, ya que es difícil plantear política pública cuando no tienes una perspectiva futura, y si tampoco tienes una situación actual totalmente definida.

ALV - Venezuela

- a) Se mantiene la hiperinflación y hay una depreciación acelerada de la moneda nacional
 - ✓ Es cada vez más complejo trasladar los costos al producto/servicio final y lograr el aumento necesario del capital de trabajo
- b) Disminución de la demanda de servicios logísticos debido a la disminución de la capacidad adquisitiva de los consumidores
 - ✓ Caída importante del mercado en términos de unidades
- c) Costos crecientes de mantenimiento y reposición de activos
 - ✓ Rezago de activos instalados e incremento de fallas que afectan el servicio
- d) Pérdida acelerada de talento
 - ✓ Pérdida de eficiencia, incluso colapso de operaciones en algunos casos
- e) Aumento de la inseguridad en almacenes y en las carreteras.
 - ✓ Aumento de riesgos de entrega y merma de productos a lo largo de la cadena. Mayores costos de prevención

CADEX – Bolivia

Uno de los principales problemas logísticos de Bolivia deriva de su condición de país mediterráneo, por esta razón el comercio exterior del país depende de terceros países, que

imponen restricciones a la carga en tránsito, por ejemplo restricciones sanitarias, las cuales limitan en gran manera las alternativas logísticas, además de encarecer los costos logísticos.

En el caso de la Hidrovía Paraguay Paraná, Bolivia tiene problemas de navegabilidad por los obstáculos que existen en la zona de Corumbá, que son: la toma de agua y la roca en Marina Gatas, lo cual obliga a desarticular con convoyes de barcazas para poder pasar las mismas de una por una, lo cual se traduce en tiempos y costos adicionales para poder transportar mercadería desde y hacia Bolivia. Asimismo, los costos por la obligatoriedad de los prácticos en Argentina, elevan los fletes a pagar; esto pone a Bolivia en desventaja para poder competir a nivel internacional.

Otra de las dificultades con las cuales tiene que lidiar el comercio exterior de Bolivia, es la falta de aduanas integradas con los países limítrofes, además de no contar con la infraestructura necesaria en estos puntos de control; esto también se traduce en tiempos y costos adicionales que tiene que soportar la carga boliviana por esperas y sobreestadias.

Por otro lado, la carencia de una estrategia nacional de logística, hace que no se coordine las acciones de las diferentes instituciones relacionadas al comercio, además de no tener alternativas logísticas, buena parte del comercio de Bolivia depende de una sola carretera y cuando esta tiene problemas, el comercio exterior se ve colapsado.

La creación e implementación de una estrategia de logística permitirá priorizar inversiones y desarrollar alternativas logísticas internas que permitan tener alternativas para utilizar puertos del pacífico y el atlántico.

Problemática de los Miembros Presentes:

ATOLPAR – Paraguay Sra- Alessandra Molfesi

- a) La necesidad a nivel de Regional de Políticas conjuntas, que vayan más allá de los Gobiernos de turno
- b) La necesidad de la realización de la Unidad Aduanera de la Región
- c) Que el Mercosur sea una realidad en todos los términos y a su vez podamos sumar más países como estados miembros
- d) la necesidad del desarrollo de un sistema ferroviario que pueda unir las costas de norte a sur y de este a oeste que ayude a mover carga en corto tiempo y a precios competitivos tomando en cuenta el bajo valor de las cargas de los países de la región

- e) La necesidad de desarrollar caminos que conecten más a los países, para el intercambio comercial

- f) A fin de aportar podemos mencionar (en caso que lo consideren apropiado claro) que el tratado de Libre Navegación se ve ignorado por la Argentina y afecta a las embarcaciones paraguayas. El servicio de PILOTAJE obligatorio a embarcaciones paraguayas con eslora mayor a 120m encarece de forma significativa el costo del servicio y por ende va en detrimento del comercio.

CALOG – Uruguay Sr. Juan Carlos Blanco

Se adjunta presentación.

ABOL- Brasil Sr. Cesar Meireles

Se adjunta presentación

APPROLOG – Perú Sr. Luis Miguel Maldonado

Agrega valor a las profesionales, no a las empresas

Ministerio de transporte y el estado no reportan problemas, sin embargo ANATEC - ASOCIACION NACIONAL DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA si los visualiza

Tiempos de espera para acreditarse.

Tiempo para la descarga de la mercadería.

AUDACA Sr. Leonardo Gonzalez en representación de ALACAT

Manifiesta la importancia del tráfico de la región, donde se debe posicionar a Uruguay como hub logístico y para ello hay políticas creadas en el país.

El puerto de Montevideo necesita inversiones de infraestructura para que pueda operar para los tránsitos de la Hidrovía.

Hubo avances en tema del precinto electrónico, pero se necesita la firma de los países, hay algunos resistentes a la digitalización del sistema.

Existe una carencia de Uruguay en tema carreteros, puentes, etc.

Se cuenta con la trazabilidad necesaria para destrabar la problemática, se trabaja en protocolos con ALADI para avanzar en estos temas

El sector público necesita una guía de las normativas para transformarlas en obras.

Relacionamiento con las aduanas, comercio electrónico, embarques aéreos (prevención de riesgos)

Importancia de crear la plataforma de comercio electrónico,

ATACI – Sr Esteban Canteros - Presidente

Manifiesta la importancia de que el sector privado tenga participación activa en el tema, reclama la institucionalidad. Se debe agilizar la documentación fronteriza.

Argentina ya internalizó los documentos tanto de importación como de exportación.

Problemas de digitalización, sugerencias de políticas de estado, armonizar las normas

Se debe reevaluar las actualizaciones del transporte de la carga peligrosa

CATAMP - Sr. Rubén E. Ruocco Representante

Plantea la problemática de cumplir todos los acuerdos, necesidad de tener una normativa básica que facilite el intercambio de las cargas.

Obstáculos de seguridad

Encontrar puntos de consenso logísticos entre los países para luego elevar eso a las autoridades de los diferentes países.

ALADI sugiere que se realice un taller sobre mejores prácticas en logística, que estaba previsto para el año de 2018, el año 2019, en lugar a definir.

Fechas sugerida por ALALOG: Setiembre 2019 (no definida aun por la ALADI)

La ALADI no tiene mandato para intervenir en los problemas específicos existentes en los países, e informa que el ámbito para tratamiento de tales problemáticas es a través de los Organismos Nacionales Competentes.

La Asociación informa que desde la ALADI se puede brindar apoyo en cuanto a búsqueda de información relevante para el sector, desde que este no tenga carácter reservado.

La ALADI sugiere la participación del sector de Logística en las reuniones de la Comisión del Art. 16 del ATIT ámbito en lo cual se tratan los temas logísticos entre los siete países signatarios. Asimismo se aclara que, esta Comisión actúa de forma a obtener en consenso de todos los países signatarios para que se produzcan alteraciones en el texto del Acuerdo.

La ALADI informa que no es posible disponer de partidas presupuestarias para el Glosario Logístico.

ALALOG por su lado menciona la necesidad de tener un mayor presupuesto para tornar más sustentable a la organización y para ello se ha comenzado a elaborar y cumplimentar un plan de Acción que lo logre dicho objetivo.

Dicho plan de acción se deriva en temas tales como una adecuación de las cuotas sociales anuales, ingresos menores por sponsorero que se obtengan a nivel latinoamericano, la organización de un Encuentro Latinoamericano en México durante marzo del 2019 donde se tenga como contraprestación con los organizadores algún tipo de ingreso.

Se planificara también un Study Tour con el mismo objetivo y se le está dando forma a una futura publicación digital referida a la Logística en América Latina que se tratará de solventar con sponsorero. Todos los beneficios obtenidos se volcaran a ALALOG

Como plan de acción de Capacitación, se harán cursos de nivel avanzado desde la plataforma e-learning *en forma arancelada*, liderado por equipo docente de CEDOL/ARLOG de manera de generar sustentabilidad para ALALOG

ALACAT por su lado transmite su experiencia sobre los cursos arancelados; se elaboró una herramienta a través de una Universidad virtual desde donde se monitorean las carreras, de manera de brindar capacitación y cada país recibe un Feed.

Dicha Asociación, en nombre de su presidente Sr. Galo Molina invita a participar a todos los miembros de ALALOG al SIL Barcelona 2019 en el mes de junio.

CONCLUSIONES

Se le pasará a ALADI el índice de costos regionales, hecho en el 2017.

ALADI sugiere realizar el Seminario de Buenas prácticas en el 2019 en su sede para sensibilizar a los representantes del Comité y para ello ofrece hacer una traducción de las presentaciones del evento al portugués.

ALADI resalta la importancia de que ALALOG tenga mayor visibilidad en las reuniones de transporte, en la ATIT particularmente.

La Asociación ofrece su apoyo a las iniciativas que se tomen, acercar las partes, pero no pueden financiar ni tienen mandato para realizar cambios en las normativas.

Siendo las 17.15 se cierra la sesión y el Presidente agradece a los presentes.