

Al señor
Presidente de la Nación
Doctor Alberto FERNÁNDEZ
Casa Rosada - Balcarce 50
Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Presente:

Asunto: COVID19: El tránsito de carga general en contenedores, en barcos, aísla sanitariamente la cadena de transporte entre regiones.

C.C. Ministro de Salud de la Nación
C.C. Ministro de Ambiente de la Nación
C.C. Ministro de Desarrollo Productivo de la Nación
C.C. Ministro de Transporte de la Nación
C.C. Secretario de Asuntos Estratégicos

El que suscribe, Jorge de Mendonça, Presidente de la Asociación Intermodal de América del Sur, se dirige al Señor Presidente de la Nación a fin de solicitarle quiera tener a bien disponer, por los medios y mecanismos que sean menester, la suspensión parcial de la vigencia del Código Aduanero de la Nación en lo concerniente a la aplicación de determinados artículos que dificultan el tránsito de contenedores por barco debido a la generación de aumentos de costos (prohibitivos) y demoras logísticas sobre la mercadería general del propio País entre puertos nacionales.

La solicitud, así como la propuesta y los fundamentos de estas líneas, se basan en el trabajo realizado desde 2017 por el equipo técnico de AIMAS, así como por las gestiones de sus directivos, conformados por empresarios, funcionarios públicos, técnicos y miembros de cámaras empresarias, en reuniones, seminarios y mesas de trabajo, especialmente en la Mesa FluvioMarítima¹ conformada en septiembre de 2019 durante la Ronda de Negocios Intermodales realizada en conjunto con CAME, la Confederación Argentina de la Mediana Empresa, espacio que sigue vigente y durante esta Pandemia, y se ha reunido permanentemente con Puertos desde la Patagonia a Chaco, con navieras, logísticos, armadores y, especialmente, con la colaboración de profesionales dedicados a la temática del Acuerdo de París 2015 por el Cambio Climático.

¹ El 24/9/2019 se conformó la Mesa 3 FluvioMarítima durante la Ronda de Negocios Intermodales realizada en la Sede Central de CAME como evento conjunto de AIMAS y esa Confederación. En el intercambio permanente son consultados los siguientes directivos y técnicos: Roberto Benítez Administrador de Puerto Barranqueras y Andrea Marano del mismo, Diego Navarro Vice Presidente de CAME, Richar Kraayenbrik y Milton cogut de Mission Logistic Line, Eduardo Lefiman de Bymargroup, Leonardo Abiad Gerente de FENA, Yolanda Cantero de Mercosur Shuttle Group, Alejandro Barone de CG Puerto La Plata, Juan Carlos Donato e Ignacio Arena de TC2 Puerto Mar del Plata, Santiago Figueras Jefe Comercial de CG Puerto Bahía Blanca, Germán Larralde Gerente Comercial de Terminal Patagonia Norte, David Subía Director CG Puerto Bahía Blanca y Delegado del SOMU, Luis Giordano del Ente Bioceánico Norpatagónico, Ricardo Ricciardolo Director comercial de Puerto Madryn, Fabio Cambarieri Administrador de Puerto Comodoro Rivadavia. A todos ellos se suman los que colaboran al consultarlos, como Leonardo Salom de APDFA, José Beni de AGP, Alfredo Navarro empresario Logístico de Río Grande, Eduardo Bozzi de CEFAC de Tierra del Fuego, Jorge Fresco Administrador de Puerto Deseado y Diego Quiroga de APDFA del mismo puerto, Juan Linares Gerente de Negocios de CG Pto Bahía Blanca y Edgardo Spagnolo Jefe de Operaciones del mismo puerto, Emilia Bustamante de TC2 Pto Mar del Plata, Marcelo Rostoll Gerente Comercial de CG Puerto La Plata y José Dodds Presidente del mismo, Jorge Álvarez Presidente de Naviera del Sur, Mariano Valladares de Patagonia Shipping Lines, Nicolás Casanello de Puerto Santa Fe, y Ezequiel Morín de Naviera Servicios Marítimos.

En lo inmediato, la solicitud se basa en la emergencia oportunamente declarada en razón de la Pandemia por COVID19 puesto que la integración camión - tren y camión - barco generan aislamiento sanitario y epidemiológico para los operadores que ejecutan el transporte de lo largo recorrido, ya que las labores efectivas quedan divididas en tres o más tramos, con lo que los empleados que viajan con la carga no corren riesgo de contagio al recorrer muchas regiones, al tiempo que estos, como vectores, no expondrán a contagios más que a la zona en la cual viven y/o trabajan.

En el mismo sentido, el arribo de trenes o barcos a regiones sin contagios confirmados o con detenimiento de los mismos (clusters epidemiológicamente libres), podrán estar sanitariamente más seguras al no intercambiar personal operativo de transporte con otras regiones.

Respecto a la cuestión y fundamentación de fondo, el modelo intermodal (integración camión - tren - barco) permite dar cumplimiento a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero por parte del País, tal los compromisos asumidos en el Acuerdo de París (Ley 27270), ya que combinado la integración de los modos de superficie, reducen desde 4 y hasta 10 veces las emisiones por unidad movillizada frente a la del automotor en soledad.

Éste último párrafo es de una importancia suprema: Sabemos que los incumplimientos respecto de los cánones internacionalmente establecidos de "huella de carbono" generarán carísimos costos a los intereses nacionales en producción de bienes y servicios con destino a la exportación (y también para circulación interna) que invariablemente afectarán seriamente a la competitividad en el mercado internacional. Actuar desde ahora nos facilitará tal evolución a partir del Día Después del COVID19 (#COVID19Díadespués).

En cuanto a lo económico, el modelo de Economía de Transporte Intermodal (ETI) baja los costos finales de la logística, aumenta la productividad de las empresas, ratifica el negocio de las firmas de logística que, en mayoría, son de origen automotor, y aumenta la cantidad de trabajo en camiones locales en todas las regiones.

Por lo expuesto, y a fin de facilitar el aislamiento sanitario de la cadena de transportación por la Integración con el barco, que hoy se encuentra bloqueada por los sobrecostos y sobretiempos que la irracional aplicación del Código Aduanero impone a las cargas del flujo nacional (y que no aplica a camiones ni a trenes), se hace necesario suspender lo artículos 386² del Decreto 1001/1982 y concordantes.

²ARTÍCULO 386.- 1. La destinación de removido es aquella en virtud de la cual la mercadería de libre circulación en el territorio aduanero puede salir de éste para ser transportada a otro lugar del mismo, con intervención de las aduanas de salida y de destino, sin que, durante su trayecto, atraviese o haga escala en un ámbito terrestre no sometido a la soberanía nacional.

2. También se considera destinación de removido el transporte de mercadería de libre circulación en el territorio aduanero por ríos nacionales de navegación internacional entre dos puntos de dicho territorio.

Ello es posible si se utilizan las atribuciones que el propio Código concede en su artículo 396, inciso A, que implica la suspensión de la aplicación del Código Aduanero³, a todo contenedor que, al ingresar o egresar de un puerto del País, cumpla con lo siguiente:

- Que el dispositivo denominado contenedor sea bajo las normas de la OMI, (CSC Plate), ratificados por el congreso con fuerza de ley 21.967, y que su origen, nacional o extranjero no afecta el uso indiferente para cabotaje o comercio internacional
- Que si se moviliza vacío tenga por destino y origen el Territorio Nacional.
- Que si lleva carga disponga de un manifiesto electrónico a entregar a la Dirección Nacional de Aduanas hasta una hora antes del ingreso las 24 horas del día los 365 días del año.
- Que si lleva carga disponga de un precinto o similar que otorgue trazabilidad a la seguridad. Los contenedores vacíos que estén cerrados de tal forma, recibirán el mismo trato que los contenedores con carga.
- Los contenedores cargados que cumplan con lo antedicho, podrán consolidar y desconsolidar su carga fuera de zona primaria aduanera y sin supervisión por parte de ADUANA al momento de tales ejecuciones.
- Los contenedores en los que se verificase su posible apertura en el tránsito entre el ingreso a zona primaria de origen y la salida por la zona primaria aduanera del puerto de destino, serán sometidos a todos los procesos que prevea el Código Aduanero y sin las excepciones que la suspensión por la emergencia ordena.
- La Dirección Nacional de Aduana servirá a la carga del comercio interior movilizada en los contenedores citados, durante las 24 horas los 365 días del año sin cobrar tasa o concepto alguno ni por la operación ni por la tramitación.
- A fin de cumplir con los objetivos de reducir la emisión de gases de efecto invernadero, bajo la dirección de un representante de la Jefatura de Gabinete de la Nación, el Ministerio de Desarrollo Productivo, el Ministerio de Medio Ambiente, la Secretaría de Asuntos Estratégicos y el Ministerio de Transporte conformarán una comisión técnico legal para redactar en 60 días corridos una propuesta de reforma del Código Aduanero que haga posible eliminar todo costo y retardo logístico al movimiento de contenedores que contengan carga de origen y destino nacional y que realicen parte de su recorrido por vía fluviomarítima. El fundamento genérico implica la propia vulneración de la

³ ARTÍCULO 396 .-- El Poder Ejecutivo podrá:

- a) prohibir el sometimiento de cierta mercadería a este régimen;
- b) establecer, cuando mediare interés público, regímenes especiales de removido, cuidando de no desvirtuar tal destinación aduanera. En dicho caso, en los aspectos no contemplados, se aplicarán las disposiciones de este código.

naturaleza jurídica de la propia intervención de la Aduana dado el carácter interno de la circulación de las cargas nacionales.

- La propuesta definitiva debe disponer las condiciones de trazabilidad y vigilancia necesarias que puedan permitir que un contenedor con carga nacional entre puertos nacionales, pueda transitar dentro de un buque que recale en puertos extranjeros en el tránsito intermedio.

La situación de emergencia sanitaria convoca a reforzar todas las acciones que puedan aportar a un mayor aislamiento entre las personas que habitan una determinada zona y otras que, regularmente, recorren largas distancias atravesando muchas regiones.

La oportunidad que brinda la *integración camión - tren - barco* al seccionar en tres o más tramos la operación por parte de personas al acto de movilizar las *unidades de transporte*, es de efecto inmediato.

La realidad del *divorcio entre los modos* que han impuesto las normas y acciones que el propio Estado ha ido generando a lo largo de casi 60 años, ha instalado un grave descreimiento sobre la viabilidad de tal combinación entre modos.

Aquellas acciones estatales erradas iniciaron cerrando estaciones ferroviarias primero, retrasando la llegada del asfalto luego y, finalmente, dictando normas que han ido alejando al servicio del transporte por ríos y mares de las cargas generales. Finalmente, el más grave de los efectos fue la expulsión de producción y población por la menor o nula capacidad logística del territorio.

Los apenas 17.000 Km de vía que quedan en actividad, pese a su estado general, si las **empresas ferroviarias hoy mismo comienzan a aceptar la carga de las firmas de logística del camión**, podrán acompañar en alguna medida a la reducción de los riesgos sanitarios, *y habrá comenzado una ventaja para el economía del país al integrarse camiones con trenes.*

No así los barcos que, pese a disponer 5.500 Km de costas de río y mar con factibilidad de navegación e innumerables puertos en actividad plena de Sur a Norte, las cuestiones de procesos y de normas que impone el propio Estado (o que las mismas han quedado obsoletas), hace que sea inviable el subir carga nacional en contenedores para ir de un sitio al otro del País.

Superada la crisis por COVID19 y el período de suspensión del Código Aduanero que en la presente se solicita, el País tiene el mismo desafío que en el Mundo entero se está discutiendo, que es pasar a ser más amigables con nuestro medio ambiente, pero mientras eso está debatiéndose hoy, lo concreto y específico es que por medio de la Ley 27.270 la República Argentina ha convertido al Acuerdo de París en norma de superior jerarquía que las normas nacionales, lo que impone una serie de acciones necesarias para la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, respecto de las cuales se establecen duras sanciones económicas a las naciones partes que no las cumplan.

Es inviable reducir drásticamente la huella de carbono en el País si no facilitamos que el negocio logístico de los camiones pueda subirse a trenes y barcos, ya que uno reduce en 4 veces las



emisiones y el último en hasta 10. El camión, sabemos, ya no podrá seguir reduciendo en términos superlativos sus emisiones.

Así, al igual que el flete ferroviario, podrán reducirse costos sin subsidios ni endeudamiento estatal por la integración del negocio automotor y también lo podrá hacer el barco para el cabotaje de cargas generales por el simple hecho de maximizar las operaciones. Pero, para esto último, es exclusivamente necesario que el propio Estado elimine y/o adecúe normativas de antiguas épocas “del vapor y del bolsón suelto”.

Sin otro particular, y a la espera de la toma de decisiones vitales para el logro de los objetivos arriba expuestos, lo saluda atentamente;



Jorge de Mendonça
Presidente

AIMAS - Asociación Intermodal de América del Sur
CUIT 33-71609939-9 - Matrícula 44.916 - Organizada el: 27/5/2017 - Fundada el: 4/12/2017
Domicilio: Alte. Brown 3474 - (B8103FHH) - Ingeniero White - Buenos Aires - Argentina
Tel. +54 9 291 574 9195
www.aimas.org.ar www.aimas.org.ar/blog





República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2020 - Año del General Manuel Belgrano

**Hoja Adicional de Firmas
Presentacion Ciudadana**

Número:

Referencia: Otra Documentación

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 5 pagina/s.