

Ata Reunião ALADI – ALALOG

“Barreiras Logísticas dentro da Região Latino-Americana “

Sede da ALADI - setembro 2018

Participaram pela ALADI

Alvaro Espinoza - Subsecretário do Espaço de Livre Comércio

Belquisse Pimentel - Chefa do Departamento de Integração Física e Digital

Convidados Especiais

Esteban Canteros - Presidente de ATACI (Associação de Transportistas Argentinos de Carga Internacional)

Leonardo Gonzalez – AUDACA Representante de ALACAT

Rubén E. Ruocco, Representante de CATAMP (Câmara Argentina do Transporte Automotivo de Mercadorias e Resíduos Perigosos)

Participam pela ALALOG

Jorge Lopez Presidente - CEDOL - Presidente

Carlos Musante - Diretor Técnico CEDOL

Alejandro Leiras - Co-Diretor CEDOL

Hernan Sanchez - Presidente Alterno CEDOL

Cesar Meireles - Vice-Presidente - ABOL

Juan Carlos Rodriguez Blanco - CALOG

Alessandra Molfesi - ATOLPAR

Luis Miguel Maldonado - APPROLOG

Natalia Nion – ALALOG

Boas-vindas do Presidente da ALALOG Sr. Jorge Lopez aos presentes

Boas-vindas do Subsecretário do Espaço de Livre Comércio, Alvaro Espinoza, dá as boas-vindas na sua casa.

Cada participante faz a sua apresentação pessoal e da instituição à qual pertencem.

O Sr. Espinoza apresenta o marco das competências da ALADI.

Comenta brevemente a origem e as funções da instituição, que é um organismo internacional de âmbito regional. Foi criado no ano 1980 pelo Tratado de Montevideu 1980, em substituição da Associação Latino-Americana de Livre Comércio (ALALC).

Regula os ritmos de integração em nível latino-americano, convergência dos acordos comerciais, bilaterais, parciais, gerando um âmbito de flexibilidade entre os países-membros.

A ALADI funciona com um Comitê de Representantes formado pelos 13 países-membros: **Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Cuba, Equador, México, Panamá, Paraguai, Peru, Uruguai e Venezuela.**

Assinam-se e inscrevem-se os acordos assinados entre os países-membros que assim decidirem, posteriormente à assinatura, se algum outro decidir aderir pode fazê-lo mas não podem ser sujeito de modificação.

Belquise Pimentel, Chefa do Departamento de Integração Física e Digital - DIFD

A agenda do Departamento está orientada à facilitação do comércio, desenvolvendo atividades vinculadas à digitalização de procedimentos de comércio como a certificação de origem digital e a assinatura digital; bem como para a adoção de acordos e políticas vinculados ao transporte, à facilitação aduaneira e à logística.

Quanto à logística e em uma atividade em conjunto e coordenação com a ALALOG, foi ministrado o curso “Logística como fator chave do desenvolvimento competitivo”, cuja primeira versão foi em 2016 e participaram 35 postulantes, a segunda edição foi em 2017 e contou com 500 participantes, e a terceira edição será ministrada no presente ano com vagas para 1000 participantes em um formato auto-gerível.

O Sr. Carlos Musante, como Diretor Técnico de ALALOG, dá leitura da problemática dos países ausentes enviada por e-mail, apesar de que há temas cuja problemática faz referência ao nível de cada país e não ao nível latino-americano.

AOLM México:

- a) **saturação de operações no Porto de Manzanillo no Estado de Colima (Pacífico).** O porto é a principal entrada de carga em contêineres no país. Concentra e maneja o Comércio Internacional das Zonas Centro e Bajío da República Mexicana, que representam, por sua vez, mais de 67% do PIB do país e onde radica 55% da população nacional.

- b) **O incremento da insegurança nas principais vias de circulação do país.** As operações de transporte no México realizam-se na sua maioria por meios terrestres (rodovias e trem), pelo qual os operadores logísticos tiveram que implementar estratégias para continuar com seus negócios, apesar dos constantes incidentes que se apresentam atualmente, na República Mexicana.

ASOLOG – Equador

- a) Ausência de estatística do setor logístico no Equador
- b) Ausência de política pública de longo prazo sobre o setor logístico

No Equador, não há uma estratégia logística clara como país, visto que é difícil propor política pública quando não há uma perspectiva futura, e se também não tem uma situação atual totalmente definida.

ALV - Venezuela

- a) Mantém-se a hiperinflação e há uma depreciação acelerada da moeda nacional
 - ✓ É cada vez mais complexo trasladar os custos ao produto/serviço final e conseguir o aumento necessário do capital de trabalho
- b) Diminuição da demanda de serviços logísticos devido à diminuição da capacidade aquisitiva dos consumidores
 - ✓ Queda importante do mercado em termos de unidades
- c) Custos crescentes de manutenção e reposição de ativos
 - ✓ Atraso de ativos instalados e incremento de falhas que afetam o serviço
- d) Perda acelerada de talento
 - ✓ Perda de eficiência, inclusive colapso de operações em alguns casos
- e) Aumento da insegurança em armazéns e nas rodovias.
 - ✓ Aumento de riscos de entrega e merma de produtos ao longo da cadeia. Maiores custos de prevenção.

CADEX – Bolívia

Um dos principais problemas logísticos da Bolívia deriva de sua condição de país mediterrâneo, por esta razão, o comércio exterior do país depende de terceiros países, que

impõem restrições à carga em trânsito, por exemplo restrições sanitárias, as quais limitam em alto grau as alternativas logísticas, além de encarecer os custos logísticos.

No caso da Hidrovia Paraguai Paraná, a Bolívia tem problemas de navegabilidade pelas barreiras na zona de Corumbá, que são: a tomada de água e a rocha em Marina Gatas, o qual obriga a desarticular com comboios de barcas para poder passar as mesmas de uma por uma, o qual se traduz em tempos e custos adicionais para poder transportar mercadoria de e à Bolívia. Outrossim, os custos pela obrigatoriedade dos práticos na Argentina aumentam os fretes a pagar; isto coloca a Bolívia em desvantagem para poder concorrer internacionalmente.

Outra das dificuldades com as quais tem que lidar o comércio exterior da Bolívia é a falta de aduanas integradas com os países limítrofes, além de não contar com a infraestrutura necessária nestes pontos de controle; isto também se traduz em tempos e custos adicionais que tem que suportar a carga boliviana por esperas e sobre-estadias.

Por outro lado, a carência de uma estratégia nacional de logística, faz com que não se coordene as ações das diferentes instituições relacionadas ao comércio, além de não ter alternativas logísticas, boa parte do comércio da Bolívia depende de uma única rodovia e quando tem problemas, o comércio exterior colapsa.

A criação e a implementação de uma estratégia de logística permitirá priorizar investimentos e desenvolver alternativas logísticas internas que permitam ter alternativas para utilizar portos do pacífico e do atlântico.

Problemática dos Membros Presentes:

ATOLPAR – Paraguai Sra. Alessandra Molfesi

- a) A necessidade em nível regional de políticas conjuntas, que vão além dos Governos de turno
- b) A necessidade da realização da Unidade Aduaneira da Região
- c) Que o Mercosul seja uma realidade em todos os termos e, por sua vez, possamos agregar mais países como estados membros
- d) a necessidade do desenvolvimento de um sistema ferroviário que possa unir as costas de norte a sul e de leste a oeste que ajude a movimentar carga em curto tempo e a preços competitivos levando em conta o baixo valor das cargas dos países da região

- e) A necessidade de desenvolver caminhos que conectem mais os países, para o intercâmbio comercial
- f) A fim de contribuir, podemos mencionar (caso considerem apropriado, claro) que o tratado de Livre Navegação é ignorado pela Argentina e afeta as embarcações paraguaias. O serviço de PILOTAGEM obrigatória a embarcações paraguaias com comprimento de fora a fora maior a 120 m encarece de forma significativa o custo do serviço e, portanto, vai contra o comércio.

CALOG – Uruguai Sr. Juan Carlos Blanco

Apresentação, em anexo.

ABOL- Brasil Sr. Cesar Meireles

Apresentação, em anexo.

APPROLOG – Peru Sr. Luis Miguel Maldonado

Agrega valor às profissionais, não às empresas.

Ministério do Transporte e o estado não informam problemas, no entanto, ANATEC - ASSOCIAÇÃO NACIONAL DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA os visualiza.

Tempos de espera para credenciar-se.

Tempo para a descarga da mercadoria.

AUDACA Sr. Leonardo Gonzalez em representação de ALACAT

Manifesta a importância do tráfego da região, onde se deve posicionar o Uruguai como hub logístico e para isso há políticas criadas no país.

O porto de Montevideu necessita investimentos de infraestrutura para que possa operar para os trânsitos da Hidrovia.

Houve avanços no tema do lacre eletrônico, mas se necessita a assinatura dos países, há alguns renuentes à digitalização do sistema.

Há carência do Uruguai em tema rodoviários, pontes, etc.

Conta-se com a rastreabilidade necessária para destravar a problemática, trabalha-se em protocolos com a ALADI para avançar nestes temas.

O setor público necessita um guia das normas para transformá-las em obras.

Relacionamento com as aduanas, comércio eletrônico, embarques aéreos (prevenção de riscos).

Importância de criar a plataforma de comércio eletrônico.

ATACI – Sr Esteban Canteros - Presidente

Manifesta a importância de que o setor privado tenha participação ativa no tema, reclama a institucionalidade. Deve-se agilizar a documentação fronteiriça.

A Argentina já internalizou os documentos tanto de importação quanto de exportação.

Problemas de digitalização, sugestões de políticas de estado, harmonizar as normas.

Deve-se rever as atualizações do transporte da carga perigosa.

CATAMP - Sr. Rubén E. Ruocco, Representante

Manifesta a problemática de cumprir todos os acordos, necessidade de ter normas básicas que facilitem o intercâmbio das cargas.

Barreiras de segurança.

Encontrar pontos de consenso logísticos entre os países para depois encaminhar isso às autoridades dos diferentes países.

A ALADI sugere que se realize uma oficina sobre melhores práticas em logística, que estava prevista para o ano 2018, o ano 2019, em lugar a definir.

Datas sugeridas pela ALALOG: setembro 2019.

A ALADI não tem mandato para intervir nos problemas específicos existentes nos países e informa que o âmbito para tratamento de tais problemáticas é através dos organismos nacionais competentes.

A Associação informa que na ALADI se pode oferecer apoio quanto à busca de informação relevante para o setor, desde que este não tenha caráter reservado.

A ALADI sugere a participação do setor da Logística nas reuniões da Comissão do Art. 16 do ATIT, âmbito no qual se tratam os temas logísticos entre os sete países signatários. Esclarece-se, ainda, que esta Comissão age de modo a obter o consenso de todos os países signatários para que haja alterações no texto do Acordo.

A ALADI informa que não é possível dispor de parcelas orçamentárias para o Glossário Logístico.

A ALALOG pelo seu lado menciona a necessidade de ter um maior orçamento para tornar mais sustentável a organização e para isso se começou a elaborar e cumprir um plano de Ação que alcance esse objetivo.

Esse plano de ação se deriva de temas como uma adequação das cotas sociais anuais, renda menor por patrocínio obtida na América Latina, a organização de um Encontro Latino-Americano no México durante março de 2019 onde se tenha como contraprestação com os organizadores algum tipo de renda.

Será planejado também um Study Tour com o mesmo objetivo e está se dando forma a uma futura publicação digital referida à logística na América Latina que buscaremos financiar com patrocínio. Todos os benefícios obtidos serão destinados à ALALOG.

Como plano de ação de Capacitação, haverá cursos de nível avançado na plataforma e-learning *de forma tarifada*, liderado pela equipe docente de CEDOL/ARLOG de modo a gerar sustentabilidade para a ALALOG

ALACAT, por sua vez, transmite sua experiência sobre os cursos tarifados; elaborou-se uma ferramenta através de uma Universidade virtual onde se monitorizam os cursos, de modo a ministrar capacitação e cada país recebe um Feed.

Essa Associação, em nome de seu Presidente, Sr. Galo Molina, convida para participar a todos os membros da ALALOG ao SIL Barcelona 2019 no mês de junho.

CONCLUSÕES

Será enviado à ALADI o índice de custos regionais, feito em 2017.

A ALADI sugere realizar o Seminário de boas práticas em 2019 na sua sede para sensibilizar os representantes do Comitê e, para tanto, fazer uma tradução das apresentações do evento para o português.

A ALADI ressalta a importância de que a ALALOG tenha maior visibilidade nas reuniões de transporte, na ATIT particularmente.

A Associação oferece seu apoio às iniciativas que se tomem, aproximar as partes, mas não podem financiar nem têm mandato para fazer mudanças nas normas.

Às 17h15m encerra-se a sessão e o Presidente agradece aos presentes.