

**ACTA DE LA 15ª ASAMBLEA ORDINARIA DE LA  
CÁMARA INTERAMERICANA DE TRANSPORTES**

**06 y 07 de ABRIL de 2011**  
**HOTEL HILTON BUENOS AIRES**  
**BUENOS AIRES, ARGENTINA**

Durante los días 06 y 07 de abril de 2011, en el Hotel Hilton Buenos Aires, ubicado en la Av. Macacha Güemes 351, Puerto Madero, de las 10:30 hasta las 18:15 horas, se llevó a cabo la 15ª ASAMBLEA ORDINARIA Y GENERAL DE LA CÁMARA INTERAMERICANA DE TRANSPORTES – CIT, contando con la presencia de 13 países miembros: ARGENTINA, BRASIL, CHILE, ECUADOR, EL SALVADOR, GUATEMALA, MÉXICO, PANAMÁ, PARAGUAY, PERÚ, REPÚBLICA DOMINICANA, URUGUAY y VENEZUELA. El Sr. Martin Rojas, representando a los EE.UU, participó como invitado especial. En la ocasión, el Sr. Emilio Santamaría Ontavilla, miembro del Capítulo México, fue delegado para representar el Capítulo El Salvador y el Sr. Enrique Gonzáles, también del Capítulo México, para representar el Capítulo Guatemala.

**PRIMER DÍA – 06 de abril de 2011**

***APERTURA***

El Secretario General de la CIT, Señor Paulo Vicente Caleffi, abriendo la reunión saludó a todos los presentes y expresó su agradecimiento por la participación en la Asamblea. Enseguida, pasó la palabra al Presidente del Capítulo Argentina.

LUIS ALBERTO MORALES, presidente de CIT Argentina - Da la bienvenida a todos y las comunicaciones iniciales acerca de las cenas de clausura.

SECRETARIO GENERAL – Aclara las reglas para votos y voz durante las reuniones. Solicita que se pongan de pie los presidentes y representantes por Capítulos, para que todos los participantes puedan identificarlos. Enseguida, solicita que se pongan de pie los Directores Regionales, Sr. Martin S. Zinny y Sr. Leopoldo Almanza. Comenta la ausencia del Director Regional Harrison Vizcaíno y que el Sr. Martin Rojas, representante de los EE.UU, llegará a la brevedad. Resume la reunión previa de los Presidentes de los Capítulos con el Secretario General y la aprobación por unanimidad de la afiliación a la Cámara de la Entidad brasileña ANP-Trilhos. Añade que la documentación de la entidad para la asociación fue debidamente enviada en el plazo estipulado.L

SUBSECRETARIO GENERAL, SR. MARTIN SANCHES ZINNY – Explica que el Capítulo Perú fue agrupado en el Directorio del Cono Sur porque presenta fuertes vínculos históricos y culturales con Argentina, así que se aceptó su inserción en dicho Directorio. Pero lo mejor es que ahora Perú se integre al Directorio Andino. Como Director del Cono Sur, presentó un resumen de los aspectos actuales de la región: crecimiento sostenido de servicios y de bienes, en particular debido al crecimiento económico de Brasil; demandas por productos agro-alimentarios y

desarrollo de la industria automotriz, y la rápida recuperación de Chile después del desastre natural ocurrido en 2010. Aprovechó para comentar los recientes desastres, como las inundaciones en Brasil, señalando la importancia de la inclusión del tema entre los debates de la CIT. También comentó el alza de los combustibles y la crisis energética que afectaron la oferta de estos productos en la región, además de la "guerra de divisas", de cambio, en la que los principales actores son los EE.UU, la Unión Europea y China, y la influencia de la inflación en las empresas del sector de transporte. Señaló las consecuencias de la falta de seguridad vial sobre los conductores, además de la inseguridad institucional, con respecto a los altos costos logísticos y a los impedimentos en las fronteras. Refiriéndose al ámbito CIT comentó su apoyo al SG durante su viaje al Uruguay.

- SECRETARIO GENERAL - Agradece al SUBSECRETARIO por su exposición.

- LEOPOLDO ALMANZA, Director Regional para América del Norte, Central y Caribe - Agradeció la hospitalidad argentina y saludó a todos los presentes. Comentó el fallecimiento de la Sra. Betty Ballesteros, secretaria de CANACAR y colaboradora directa de la CIT Capítulo México. En este momento, el SG de la CIT solicita a todos 20 segundos de silencio, en memoria a la Sra. Ballesteros. A continuación, el Sr. Almanza comentó acerca del convenio de intención que se desarrollará entre México, Guatemala, Honduras y El Salvador. Con relación a la solicitud de que la OEA organice un evento sobre seguridad vial en la América Latina, afirmó la necesidad de que se realice un evento en asociación con la CIT, así que todos los países miembros podrán y deberán participar activamente. También comentó sobre la abertura de la frontera entre México y EE.UU. y que este hecho se tornó una preocupación de todos.

- SECRETARIO GENERAL - Con relación a la participación en la OEA, aclaró que estamos registrados en la OEA y que recibimos de parte de la Organización la invitación para participar de la reunión "Seguridad Ciudadana en las Américas", que se llevará a cabo en San Salvador, El Salvador del 5 al 7 de junio de 2011. El SG aclaró que en la oportunidad, se podrá discutir los problemas de la inseguridad en las carreteras. También comentó los problemas de desvío de cargas y los riesgos en tránsito: asaltos, robos de mercancías, entre otros. Añadió que los riesgos también se extienden a los ómnibus y que la inseguridad es un problema de todo el continente.

- LUIS MORALES, Presidente de CIT Argentina - Explicó que en la reunión de OEA, en El Salvador, podría ser muy útil a la discusión la Ley Decomiso, vigente en la Provincia de Buenos Aires, en la República Argentina. La idea es proponer que se controle la cadena como un todo: la ruta desde el origen de la mercancía hacia al consumidor final, para descubrirse en qué momento la mercancía fue robada. Se trata de una ley penal para penar la comercialización de la carga robada.

- FLÁVIO BENATTI, Director de Transporte Terrestre de Carga de CIT Brasil - Felicitó al presidente de CIT Argentina por la iniciativa de discutir este tema, pues cree que la Ley Decomiso es la mejor manera de evitarse el robo de carga. En Brasil, comentó que se vetó la idea de subastarse a los bienes robados, y comenta que hay posibilidad de reconsiderarse esta cuestión en la esfera estadual. En São Paulo está tramitando un Proyecto de Ley que defiende que el estado (provincia) deberá cancelar la licencia de funcionamiento del establecimiento que comercialice bienes robados. Aunque en la esfera federal la materia fue rechazada, aún en el nivel estadual se puede intentar contener el problema.

- JULIO CESAR HUESPE PIN, Presidente de CIT Paraguay – Preguntó si en Argentina la Ley Decomiso es un proyecto de ley o si ya está en vigor y añadió que tiene interés en tener una copia de este proyecto.

- LUIS MORALES, Presidente de CIT Argentina – Le respondió que ya se aprobó la Ley Decomiso en Argentina y prometió le hacer llegar dicha legislación. Comenta un cambio muy discutido en Argentina con relación al Código Civil, que también trata el tema Decomiso, con relación a la parte “debía suponer”. La alteración representa una clave importante para la alteración del Código. Concluye que el combate a la piratería y a los robos de mercancía es una cuestión de naturaleza política.

- SECRETARIO GENERAL – Presentó dos caminos de acción con relación a la temática del decomiso: (1) entre los Capítulos y sus gobiernos y (2) entre los Capítulos y la OEA. Añadió que en la reunión de la OEA en junio próximo se puede llevar proyectos para la seguridad en tránsito.

#### **INFORME DE ACTIVIDADES DE LA FENAMAR COMO ENTIDAD REPRESENTANTE DE LA CIT EN EL COMITÉ EJECUTIVO DE LA COMISIÓN INTERAMERICANA DE PUERTOS (CIP) DE LA OEA**

- ANDRÉ ZANIN, miembro del Capítulo Brasil y Director Ejecutivo de FENAMAR – Resumió su participación como representante de la CIT en su primera reunión en el ámbito de la CIP/OEA, que se llevó a cabo la semana pasada en Viña del Mar, Chile. Dijo que en la oportunidad pudo divulgar y explicar lo que es la CIT a los demás miembros del Comité en que participó y destacó la presencia en dicha reunión de la Sra. Gladys Soares y Dra. Noladi C. Barboza, miembros del Capítulo Venezuela. Aprovechó para invitar a los demás miembros de la CIT a participar de las reuniones de la CIP/OEA como representantes de la CIT o invitados. Añadió que enviará un informe a la SG de la CIT acerca de lo que pasó en la reunión, a fin de que se lo divulgue a los demás miembros de la Cámara. Señaló que este primer contacto de la CIT con la CIP/OEA fue sumamente importante y que la CIT actualmente forma parte de un comité técnico denominado *CTC Sobre Logística y Competitividad*, que a su vez es formado por subcomisiones. La subcomisión de la que CIT forma parte es liderada por México. También explicó que no hay reuniones entre las asambleas que se realizan, lo que a muchos no les pareció conveniente, así que hubo una propuesta para que haya más reuniones periódicas y divulgación previa y posterior de los temas tratados. Comentó que su primera intervención durante la reunión fue justamente para preguntar sobre los temas, y tuvo la respuesta que no había la debida divulgación de los asuntos discutidos entre los participantes de la subcomisión. Sin embargo, dijo que se le prometió enviar la agenda actualizada de las últimas reuniones tan pronto como posible.

#### **INFORME DE LA SECRETARÍA GENERAL DE LA CIT: NOVIEMBRE DE 2010 HASTA MARZO DE 2011**

- La Srta. Marcella S. Cunha, Directora Ejecutiva de la CIT expuso las principales actividades desarrolladas por la Secretaría General de la CIT los últimos cinco meses:

1) *La XIV Asamblea de la CIT, realizada en Guadalajara, México, en noviembre de 2010:*

- Los principales puntos acordados durante la reunión fueron: elaboración de una propuesta para una Legislación Común en la América Latina con relación a ingreso y salida de

vehículos alquilados, cobranza de multas y accidentes; elaboración de una solicitud a la Secretaría de Seguridad Multidimensional de la OEA para la realización de una Asamblea de alto nivel acerca del tema de la inseguridad y violencia en las carreteras americanas; elaboración de una comunicación a la Secretaría General de la CAN, solicitando la reactivación de las reuniones del Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestres CAATT, para tratar la problemática actual de la actividad transporte terrestre internacional en la región andina, y la conformación de una Comisión integrada por delegados de los Capítulos CIT que pertenecen a la Comunidad Andina de Naciones para que se visite a Venezuela a fin de buscar la integración y tratar los temas actuales que afectan al transporte andino.

### *2) Recordatorio - solicitudes de la SG de la CIT:*

- Envío de los precios actualizados de los combustibles cobrados en la capital de cada país-miembro; envío de las legislaciones que abordan los criterios para las revisiones técnicas de los equipos de carga en cada Capítulo; envío de los Formularios de Nombramiento de la Junta Directiva de los Capítulos, para el bienio 2010-2012; envío de la actualización de los Documentos de Afiliación de las entidades miembros.

### *3) Cursos ofrecidos por la CIT – 2011*

- Fechas de los cursos: MBA/GETRAM – realizado en Brasilia, Brasil, entre marzo y noviembre de 2011; CELTEM, CISMEM y CABEM, realizado en la Universidad de Miami, entre junio y julio de 2011.

- LEOPOLDO ALMANZA, Director Regional de la CIT – Comentó que ASTIC – Asociación Salvadoreña de Transportistas tiene gran interés en afiliarse a la CIT y que va a informarse sobre como está el proceso, el cual ya se ha iniciado.

## ***FACILITACIÓN DE TRÁNSITO***

- SECRETARIO GENERAL – Introdujo el tema de tránsito libre en las fronteras del continente americano, preguntado a todos si esto interesa a los países aquí representados, en el ámbito político. Explicó que la SG de la CIT necesita comprender si existe o no interés político en esta apertura. Delante de la OEA, por ejemplo, la SG hablará por sus Capítulos cuando se trate el tema, por eso solicita que los representantes de los Capítulos envíen la posición de su país sobre la apertura; que expongan si interesa o no a los gobiernos de sus Capítulos la apertura de sus fronteras. Abre la discusión.

- FLÁVIO BENATTI, Director de Transporte Terrestre de Carga de CIT Brasil – Comentó que el tema interesa a todos los gobiernos, así como también interesa a las empresas transportadoras. Señaló que se tornó no sustentable en el tiempo que se pierde en las fronteras con los trámites de aduanas, dominados por un fuerte cooperativismo. Cree absurdo la travesía de un transporte de un estado para otro dentro de Brasil, donde se demora 2 o 3 días para cruzarse. Comentó acerca del sistema TIR, administrado por la IRU, que ha facilitado la vida de los transportistas en Europa. Añadió que en noviembre último, en la sede de IRU en Ginebra, asumió el compromiso de realizar acciones junto al gobierno brasileño a fin de implementar el carné TIR en sus territorios fronterizos. Explicó que TIR no sería una obligatoriedad, pero más una alternativa de sistema de armonización de documentaciones aduaneras disponible a los transportistas de América Central y del Sur. Si su implementación fuera exitosa, en el futuro el

sistema podrá generalizarse; así que necesitamos confiar en el carné, que también propone un seguro sobre los impuestos. Explicó que solo se van a obtenerlo las empresas que presentan condición idónea, que sean serias y debidamente registradas junto a su gobierno. Señaló que es esperable que enfrentemos el corporativismo, pero esta es una lucha que debemos enfrentar para cambiar el sistema viciado que se implementó en nuestras fronteras. Concluyó que es imposible hacer comercio con costos escondidos, ilegales. Para una empresa transportadora es imposible que se consiga elaborar proyectos de costos adecuados y reales, con tantos agentes externos interfiriendo en los procesos, de manera tan imprevisible. Señaló que no hay más tiempo para perder con relación a esta cuestión y que algo debe ser hecho.L

- JULIO CESAR HUESPE PIN, Presidente de CIT Paraguay – Comentó que con Argentina su país ha implementado los sistemas más modernos para una libre circulación, destacando el sistema informático actual que imposibilita el robo de la mercancía. En su opinión, lo que pasa es que los transportadores si quieren las fronteras abiertas, pero los gobiernos no las quieren. Hay impedimentos políticos, pero también hay voluntad de parte del sector del transporte de acelerar el proceso en la dirección de la apertura. En lo que se refiere al ámbito del MERCOSUR, también cree que debe haber cambios políticos en la organización. Se demora hasta 2 días, por ejemplo, para que una carga que salió de Uruguay llegue al Paraguay. Esta situación también influye negativamente sobre el conductor.

- JUAN CARLOS MUÑOZ, Presidente de CIT México – Añadió que situación similar ocurre en las fronteras de México con los EE.UU. El narcotráfico y el contrabando de armas entre los dos países es muy frecuente y el tema ya está provocando una situación muy incómoda. Mencionó que hay un sistema que regula el flujo en las fronteras. Con relación a la apertura de las fronteras, cree que hay que evaluar cuáles son los beneficios para México como un todo, y no solo para los transportistas. Afirmó que su país apoya la apertura, pero con la condición de que haya igualdad de tratamiento entre los dos países, pues lo que pasa en el momento es que los EE.UU no tratan al México de modo recíproco. Sin dudas los EE.UU son un mercado relevante, pero hay que evaluar los pros y contras de esta apertura. Defendió que es un tema de análisis incluso de logística y que tiene que haber una armonización y homologación de normas comunes entre ambos.

- SECRETARIO GENERAL – Aclaró que las reglas que comentó el Sr. Juan Carlos deberían ser discutidas dentro de los países en cuestión e insiste que lo que necesita saber de los Capítulos, en este momento, es la posición de cada país con relación al tema de las fronteras libres en el continente americano. Si los países están a favor o no de la apertura.

- JUAN CARLOS MUÑOZ, Presidente de CIT México – Declaró que si, México es favorable a la apertura.

- LUIS MORALES, Presidente de CIT Argentina – Expresó que el término que mejor define la discusión de hoy es “facilitación de tránsito” y no “fronteras abiertas”.

- SECRETARIO GENERAL – Aclaró que el título del tema en la agenda de hoy se relaciona a lo que pasa en Europa.

- LUIS MORALES, Presidente de CIT Argentina – Cree que este título es muy amplio. Comentó la diferencia de tamaños entre los países de la CIT y que Argentina se opone a este tipo de liberación. Con respecto al transporte internacional, solicitó la facilitación de los tránsitos de

los camiones y defendió que en el ámbito CIT se debe buscar la facilitación de tránsito de los transportes y no la liberación de fronteras.

- SECRETARIO GENERAL – Explicó que lo que se está hablando en el momento es de las posiciones políticas de cada país con relación al tema de la apertura de fronteras, pues la Secretaría General de la CIT necesita saber el posicionamiento político oficial de cada país para también poder posicionar la CIT acerca del tema junto a otros órganos gubernamentales e internacionales.

- PAULO GABA, miembro de CIT Brasil (ABLA) – Aprovechando la discusión sobre cruce de fronteras, trajo nuevamente el tema de robos de carros alquilados en las fronteras de Brasil. Explicó que lo que pasa es que los carros brasileños robados en otros países fronterizos son devueltos a la empresa de alquiler por cerca de mil dólares, cobrados ilegalmente por la propia policía local. Debe haber una solución legal para esto, una legislación común entre los países fronterizos. En el momento, garantizó que no hay interferencia de los países sobre la cuestión. Uno de los problemas más latentes está el hecho de que los carros alquilados utilizados para contrabando también son considerados contrabando por los gobiernos. En caso de accidentes, también hay lentitud para que se libere el vehículo alquilado para que regrese a su país de origen. Así que ruega a la CIT que ejerza influencia en esta cuestión de facilitación. Le parece que un camino para resolver estos tipos de situaciones es la integración de las policías, a través de la armonización de las legislaciones, sin transgredir el control que tienen en los países dentro de sus frontera, pues esto implicaría infringir en a las soberanías nacionales.

- JOSÉ BECKER, miembro de CIT Brasil (ABTI) – También comentó sobre los robos de vehículos. Señaló que un camión queda un promedio de 10 días preso en las fronteras de Brasil. Comentó que los políticos no conocen la realidad de las fronteras, así como no la conoce el MERCOSUR. En su opinión, la práctica del transporte internacional en el continente americano debe ser como en Europa. Sin embargo, el gobierno brasileño no acepta la palabra “facilitación” en las fronteras. Lamentablemente, los políticos creen que la facilitación implicará automáticamente en aumento de robos de camiones. La idea es desarrollar un sistema en que los camiones no paren en las fronteras, pues todos los involucrados pagan por esa parada. Él concluye que los políticos no están abiertos para recibir estos tipos de informaciones, así que no entienden la real situación que se pasa en las fronteras.

- FLÁVIO BENATTI, Director de Transporte Terrestre de Carga de CIT Brasil – Añadió que no se justifica que un camión quede 12 días parado en la frontera, ya que representa una empresa idónea, de respeto. No hay sentido. No se puede someter los transportistas a una verdadera clausura en las fronteras. El ideal es que se facilite la vida de los que hacen el transporte de carga en Latinoamérica.

- SECRETARIO GENERAL – Planteó la cuestión: ¿Los transportes son para los nacionales o son libres, para todas las naciones? Señaló que este es el punto crucial, sobre el cual debe conocer la posición de cada uno de los países representados en la CIT para saber cómo la CIT deberá pronunciarse ante otros Organismos.

- NÉSTOR HUGO LURASCHI, miembro de CIT Uruguay (CATIDU Y ANETRA) – Comentó la complejidad del tema de la apertura de fronteras. Dijo que comparte lo expresado por el SG y por el Sr. Becker, y que la situación es un tanto perversa por cuanto la realidad indica que los intermediarios cada día son más y todos ganan y lo hacen a expensas de los riesgos,

responsabilidades y servicios que efectivamente siempre presta el transportista. En este sentido manifestó que a su juicio existe un gran desafío para la CIT que es el de trabajar en la identificación precisa de todas estas actividades de intermediación que no agregan valor a la prestación de transporte pero que ganan a expensas de la misma e intentar cuantificar su magnitud en una relación de comercio y transporte internacional. Esto porque en definitiva y por una razón de escala, estos costos agregados no terminan siendo de un impacto significativo para el consumidor final. En definitiva es por esto porque no se atiende la situación como se debe atender: todo es detrimento directo de la eficiencia de una prestación del transportista y los costos se terminan diluyendo en la distribución capilar del producto en la sociedad de consumo. Aquí es donde proponemos que la CIT trabaje, en esta cuantificación y para ello proponemos la formación de una comisión que se ocupe del tema y trabaje en consecuencia.

- NELSON CHÁVEZ, Presidente de CIT Ecuador – propuso que se homologue una normativa común sobre el tema, pues los transportistas tendrán que prepararse para las aperturas de las fronteras, dado que esto finalmente va a pasar. El papel de la CIT es tratar de impedir que los grandes no atropellen a los países más pequeños. Señala que todos aquí están reunidos en el ámbito de la CIT, así que se debe aprovechar para solicitar cosas concretas a la Cámara. También solicitó que la SG busque legislaciones a respecto.

- ENRIQUE GONSÁLEZ, representante delegado de CIT Guatemala – Ilustró la experiencia de Canadá y EE.UU. Hoy día el cabotaje es una actividad soberana de cada país y el transporte de carga por carretera ente los países está desapareciendo. En razón de acuerdos con los EE.UU, Canadá perdió gran parte de su transporte terrestre, por eso tendremos que ser muy precavidos con las acciones de los EE.UU, para que no nos apliquen la Doctrina Monroe.

- ANTONIO VASQUEZ SOLIS, miembro de CIT Perú – Dijo que está habiendo un poco de confusión sobre el tema “Apertura de Fronteras”. En su opinión, el tema es político y hay temor de parte de los países de que las fronteras desaparezcan, así que cree que esto no es un tema a discutirse en el ámbito de la CIT.

- SECRETARIO GENERAL – Intervino para aclarar una vez más, que la pregunta que ha planteado se trata de cómo la CIT va a posicionarse con relación al tema “apertura de fronteras” y no de discutirse el fondo de la cuestión en sí.

- ANTONIO VASQUEZ SOLIS, miembro de CIT Perú – Señala que le parece interesante la búsqueda por “fronteras amigables”. En su opinión, la decisión por fronteras abiertas es singular de cada país, que lo debe adoptar soberanamente. También comentó que los mecanismos de control deben estar en la salida y en la llegada de la carga, y no en la frontera y presentó la siguiente propuesta: “Los Estados deben incrementar sus esfuerzos en permitir la entrada de pasajeros y de cargas de forma más eficaz”.

- VICTOR MARQUINA MAUNYM, Presidente de CIT Perú – Comentó el éxito de la nueva medida aduana adoptada por su país. Ahora la mercancía es liberada el mismo día, al revés de lo que se pasaba anteriormente, en que uno se demoraba un promedio de 8 días para cruzar las fronteras.

- BLAS PERALDA, Presidente de CIT República Dominicana – Se posicionó contra las aperturas de las fronteras, pues cree que esto incrementará el lavado de dinero, entre otras actividades ilegales; así que a él no le parece conveniente que su país apoye dicha apertura.

- JUAN CARLOS MUÑOZ, Presidente de CIT México – Explicó que su país apoya el cabotaje y sugirió que la CIT también se pronunciase a favor de la actividad. Con relación al tema de fronteras, aclaró que a México le conviene la apertura, si los EE.UU lo trataran en igualdad de condiciones.

- MAURICIO CORDARO DOUGNAC – miembro de CIT Chile (CNDC) – Dijo que no se siente competente para pronunciarse sobre la cuestión en nombre de su país. Explicó que el tema es muy amplio, pues el tránsito libre involucra personas, trabajos, etc. También comentó sobre el término “América”, y que su extensión es de más allá de América del Norte. Concluyó que a él le parece interesante la búsqueda de facilitaciones del tránsito de personas y de mercancías, además del transporte en sí, como por ejemplo de aviones.

- JHONNY YANEZ, Presidente da CIT Venezuela – Expresó su deseo de que el tema aéreo pueda ingresarse con más fuerza en el ámbito de la CIT Venezuela. Comentó que cada país tiene su realidad y que por facilitación en las fronteras entiende como una posibilidad de tránsito libre a todos. Sin embargo, para las organizaciones internacionales las entidades como la CIT deben determinar hacia donde se quiere llegar. Hay que crear un equipo técnico en la CIT para que dialogue con los organismos de carácter público. Debe haber una estructura que trabaje para la CIT en este sentido; un equipo técnico que pueda trazar una ruta de todos los países CIT, estudiando con profundidad la realidad de sus sectores de transporte, así como los problemas de frontera. Los organismos internacionales y los gobiernos no conocen los diagnósticos de la CIT, de manera que sería importante que se la invitara o convocar a dialogar. Los proyectos y propuestas unificados de la CIT deben llegar a estas instituciones, que deben saber hacia donde nosotros queremos ir; deben conocer nuestros puntos de vista. En caso de temas como este, de apertura de fronteras, es cierto que hay diferencias en los países, pero la CIT debe tener una visión estratégica y oficial de la cuestión. Necesitamos de un diagnóstico real, homologado por todos, pues una propuesta firmada hará que la CIT sea oída y respetada.

- FLÁVIO BENATTI, Director de Transporte Terrestre de Carga de CIT Brasil – Comentó que aún sobre el tema de la apertura de frontera, el término ideal podría ser “agilización fronteriza”.

- SECRETARIO GENERAL – Aclaró que “apertura de fronteras” no es un tema, pues no se ha propuesto su discusión el día de hoy. Lo propuesto es que los Capítulos informen a la SG la posición de sus países con relación a la cuestión.

- FLÁVIO BENATTI, Director de Transporte Terrestre de Carga de CIT Brasil – Dijo que la forma que la cuestión fue establecida en la agenda puede generar una doble interpretación.

- SECRETARIO GENERAL – Señala que la propuesta aquí presentada está muy clara: tenemos que posicionarnos políticamente acerca de la temática “fronteras abiertas”. Informó que muchos temas que se han mencionado aquí serán debatidos mañana, pues se tratan de otros asuntos, otros abordajes. Lo que se trata ahora es de formulación de una posición política de la CIT para situaciones en que sea consultada sobre el asunto, incluso por la prensa.

- LUIS ALBERTO MORALES, Presidente de CIT Argentina – Acerca del tema de “cabotaje”, comentó que el artículo 7 del Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre (ATIT), prohíbe



dicha práctica de modo muy claro. Y, planteó la pregunta: ¿Se busca la agilización fronteriza entre las entidades de la CIT o no?

- SECRETARIO GENERAL – Resolvió poner en votación la siguiente cuestión: ¿La CIT debe pronunciarse o no sobre el tema?

**VOTACIÓN:** Por unanimidad, se decidió que la CIT no debe pronunciarse sobre el tema.

## ALMUERZO

### **MOVILIDAD URBANA: LAS TENDENCIAS PARA TAXI, AUTOBÚS, TREN, METRO (PASO SUBTERRÁNEO) Y OTROS**

- SECRETARIO GENERAL – Reabre la reunión proponiendo una actividad nueva a los participantes de la asamblea: la elaboración y aprobación de un documento de apoyo a los Capítulos CIT, con relación al tema “movilidad urbana”. Fue presentado en la pantalla para todos los participantes el documento base, titulado: “Recomendaciones a los Gobiernos de los Países Miembros de la CIT”. El Secretario General abrió la discusión para las alteraciones del texto base.

*\* El documento está en adjunto. A continuación, las modificaciones propuestas durante la reunión:*

- ROMILDO JOSÉ F. GOMES – invitado, Concejal de Recife, estado de Pernambuco, Brasil – Señaló que los taxis no deberían utilizar el mismo carril que los ómnibus en los centros urbanos.

- FLÁVIO BENATTI, Director de Transporte Terrestre de Carga de CIT Brasil – Comentó que en São Paulo los taxis pueden utilizar los carriles de los ómnibus, así como en otros estados brasileños también.

- SECRETARIO GENERAL - Solicitó a los Capítulos que consulten a sus gobiernos sobre los “Planes Maestros” (Plan Director) acerca de las nuevas propuestas para los transportes urbanos.

- ANTONIO VASQUEZ SOLIS, miembro de CIT Perú – Propuso que se elabore un documento diferente al Perú, porque hay especificaciones sobre el tema de taxi, por ejemplo, en que no se asemeja a los demás países.

- SECRETARIO GENERAL – Autorizó que para el Capítulo Perú se saque del documento en la parte que trata sobre taxis. Aprovechó para aclarar que el documento es una sugerencia, una carta de apoyo al Capítulo que le parece interesante presentarlo a su gobierno. También aconsejó que cada Capítulo utilice el documento en conformidad con la realidad actual de su país.

- GLADYS SOARES, miembro de CIT Venezuela – Comentó que en su país la cuestión de los Mototaxis es caótica, pues hay muchos riesgos involucrados para esta práctica y los

conductores no cumplen las normas. Además, los usuarios no saben identificar si este transporte se trata de un servicio público o no.

- JOSÉ CARLOS BECKER, miembro de CIT Brasil (ABTI) – Informó que se vendieron muchas motos en los últimos meses en Brasil y que este hecho dificultará la implementación de la norma de uso de la chaqueta y del casco reflexivo a los motociclistas, en conformidad con lo propuesto en el documento de la CIT.

- LUIS ALBERTO MORALES, Presidente de CIT Argentina – Comentó que la parte que trata de moto en el documento debería ser rehecho, en particular teniendo en cuenta el aspecto de la seguridad.

- BLAS PERALTA, Presidente de CIT República Dominicana – Comentó que cerca de 80% de los accidentes en las carreteras son causados por los motociclistas en su país.

- FLÁVIO BENATTI – Con relación a “Moto flete”, comentó que en Brasil hay un lobby muy fuerte de parte de los fabricantes de motos que influyen en las leyes federales.

- SECRETARIO GENERAL – Puso en votación la permanencia de las proposiciones acerca de las Motos en el documento.

**Votación:** permanencia aprobada por unanimidad.

- SECRETARIO GENERAL – Con relación al ítem 4 del mismo documento, sobre camiones, explicó que para transportar una carga los empresarios tienen que tener 4 tipos de camiones. Defendió que lo mejor es que los camiones entren en las ciudades en los horarios de poco tráfico, para que puedan realizar sus actividades de suministro/abastecimiento. Planteó la pregunta: ¿tener camiones más pequeños es la solución para el problema, o cambiar los horarios de trabajo de los transportadores sería la mejor salida?

- LUIS ALBERTO MORALES, Presidente de CIT Argentina – Señaló que mezclar abastecimiento con el tráfico intenso de las ciudades crea mucha confusión.

- BLAS PERALTA, Presidente de CIT República Dominicana – Relató que en su país hay horarios especiales para que los camiones abastezcan las ciudades, además de estarse construyendo un espacio especial donde podrán llegar y concentrarse ahí todas las mercancías, antes que se las distribuya en la ciudad.

- Los Presidentes de los Capítulos México, Ecuador y Chile solicitaron que para ellos se saque del documento el ítem número 5.

- MARTIN SÁNCHEZ ZINNY, Subsecretario de la CIT – Comentó la importancia de dicho documento, elaborado durante la asamblea. Los Capítulos podrán llevar el instrumento firmado por todos los Presidentes o representantes de la CIT a sus gobiernos, y esto sin duda traerá más credibilidad al Capítulo dentro de su país. Expresó que esta es la primera vez que se está haciendo este tipo de ejercicio, que ciertamente, esto enriquecerá los trabajos de la CIT.

## **REFRIGERIO**

**PRESENTACIÓN DEL SR. ANTONIO ZUIDWIJK, DIRECTOR DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CIT ARGENTINA: “ACUERDO Y REGLAS DE ROTTERDAM”**

Resumen:

El Sr. Zuidwijk relató que con la llegada de los buques llegó también la economía de escala, que bajó el costo del transporte mundial y que esto va a cambiar el sistema de transporte en la región. Así, habrá sectores que ganarán y otros que perderán. En Brasil, donde está el importante puerto de Santos, no habrá tantas dificultades cuanto en Argentina, que deberá adaptar sus políticas de transporte y puertos al nuevo sistema marítimo.

El puerto de Santos tiene gran capacidad operativa, y podrá aprovechar 100% de las ventajas de la economía de escala. Argentina tendrá que hacer estudios económicos para hacer mejor uso de su sistema fluvial antes de aprovechar las ventajas de la economía de escala, así como estudiar las reglas de Rotterdam para usarlas en su beneficio.

**OTORGAMIENTO DE LA MEDALLA DE LA ORDEN DEL MÉRITO AMERICANO - OMITRANS**

Recibieron del Secretario General, del Subsecretario General, del Presidente del Capítulo Argentina y del Director Regional para América del Norte, Centro y Caribe de la CIT, la medalla de la OMITRANS, Grado “Diario” (una estrella):

- **Antonio Zuidwijk** – Director de Transporte Marítimo de la CIT Capítulo Argentina (Bienio 2010/2012)
- **Gastón Cossettini** – Director de Transporte Ferroviario de la CIT Capítulo Argentina (Bienio 2010/2012)
- **Eduardo L. Furlong** – Director de Transporte de Carga de la CIT Capítulo Argentina (Bienio 2010/2012)
- **Marcos Carter Bertolotto** - Presidente de la CIT Capítulo Chile (Bienio 2010/2012)
- **Julio Cesar Huespe Pin** - Presidente de la CIT Capítulo Paraguay (Bienio 2010/2012)
- **Victor Marquina Mauny** – Presidente de la CIT Capítulo Perú (Bienio 2010/2012)

*Invitado Especial*

- **Martin Rojas** – American Trucking Associations – ATA (EE.UU.)

**SEGUNDO DÍA – 07 de abril de 2011**

Para la apertura del segundo día de asamblea, estuvieron presentes los siguientes capítulos: Argentina, Brasil, Chile, México, Ecuador, República Dominicana, Uruguay y Venezuela. Iniciando los trabajos del día, el Secretario General saludó a todos los presentes y comentó que recibió de Ecuador dos peticiones. La primera trata del Proyecto Bioceánico Manta Manaus, desarrollado entre empresas del Brasil y de Ecuador. Solicita a la CIT el apoyo para que la nueva ruta entre el Océano Atlántico y el Pacífico, direccionada al intercambio comercial, sea cristalizada por las autoridades de los gobiernos brasileño y ecuatoriano, y por otros países que se interesen en participar, además de suscripción de convenios. La segunda petición presentada por el Capítulo Ecuador insiste una vez más que la CIT solicite a la OEA, a través de la Secretaría de Seguridad Multidimensional, que se provoque una Asamblea de alto nivel acerca de la “Inseguridad en la Red Vial en el Continente Americano”, a fin de que la cuestión sea tratada como un objetivo prioritario para que los índices de delincuencias y asaltos disminuyan. La asamblea deberá reunir delegados de los países miembros de la OEA y de la CIT.

*\* Las dos peticiones están adjuntadas a esta acta.*

- SECRETARIO GENERAL – Explicó que el proyecto Manta-Manaus ya está muy adelantado, incluso en lo que se refiere a los trámites con los gobiernos involucrados. Con referencia a la segunda petición, también explicó que en conformidad con lo discutido el día de ayer, la CIT ya está solicitando su participación en la XLI Asamblea General de la OEA - “Seguridad Ciudadana en las Américas”, en junio próximo en El Salvador, para que puedan exponer la temática de la inseguridad vial en América Latina. El SG señaló, incluso, que la Ley de Decomiso será el primer tema presentado por la CIT, pues se trata de una ley importante, que contribuye a la disminución de los delitos.

***PRESENTACIÓN DEL SR. JHONNY YANEZ RANGEL, PRESIDENTE DE CIT VENEZUELA: “LA CBT, UNA VISIÓN DEL TRANSPORTE DESDE SUS BASES”***

***Resumen:***

El Sr. Rangel presentó la Confederación Bolivariana del Transporte de Venezuela - CBT como una organización cuyos principios pretenden lograr un desarrollo integral para sus afiliados, transformando la forma de vida del transportista en ejemplo para la sociedad. También expuso los beneficios ofrecidos por el Banco Nacional del Transporte, que surgió a partir de la necesidad del desarrollo integral del sector de transporte en Latinoamérica, y que tiene como objetivo el ofrecimiento del mejor conjunto de productos y servicios financieros y no financieros a los clientes, basado en el principio del crecimiento en solidaridad. Con diversos diferenciales, el Banco tiene como metas ser una fuente de trabajo caracterizada por su estabilidad, compromiso y respeto social.

- El SUBSECRETARIO GENERAL comentó que enviará a la SG de la CIT, para que divulgue entre sus miembros, algunos trabajos que abordan las implicancias en la práctica de importar y exportar, considerando el tiempo de demora en las fronteras, costos durante las paradas, tiempo de trámite, entre otros, lo que sería muy importante para el diagnóstico que busca la CIT en América Latina.

- SECRETARIO GENERAL agradeció la presentación del Sr. Rangel, así como al Subsecretario General por comprometerse a enviar los trabajos mencionados. Confirmó que la SG va a mantener disponibles los documentos en el sitio web, pues ellos ayudarán mucho, y al Capítulo Ecuador, en particular.
- NELSON CHAVEZ, Presidente de la CIT ECUADOR felicitó al Sr. Rangel, así como también recordó que en la Asamblea de la CIT de Medellín del año anterior, en la que se aprobó la creación del capítulo Venezuela, se acordó hacer una visita a dicho capítulo, para conocer sobre estructura, por tanto solicitó que se formalice una invitación de parte del Capítulo Venezuela para visitar la CBT y conocer sus iniciativas sobre su proyecto del Banco Nacional del Transporte.
- Los dos representantes de CIT Perú, VICTOR MARQUINA MAUNY y ANTONIO VASQUEZ SOLIS también demostraron interés en conocer dichos proyectos en Venezuela, pues creen que se podrá aprender mucho con esta experiencia.
- GLADYS SUAREZ, miembro de CIT Venezuela – Complementó diciendo que espera que los empresarios y los gobiernos logren atender las necesidades de los transportistas en su país. Defendió la tasa preferencial y el sistema libre en autobuses y el debido registro de los taxis en Venezuela. Señaló que con la Nissan, ya se logró que los carros para taxi sean fabricados en color blanco.
- JHONNY YANEZ RANGEL, Presidente de CIT Venezuela – Defendió la creación de un fondo regional para atender a los transportistas, a fin de ayudar al empresario que se sienta huérfano. Comentó que se ha reunido con el presidente del Banco Central del Brasil, juntamente con el presidente de la Confederación Nacional del Transporte de Brasil, Sr. Clésio Andrade, momento en que pudo adquirir informaciones sobre esta posibilidad.

***PRESENTACIÓN DEL ING. GASTÓN COSSETTINI, DIRECTOR DE TRANSPORTE FERROVIARIO DE LA CIT ARGENTINA: “LA INTEGRACIÓN REGIONAL DE LAS MALLAS FERROVIARIAS PARA CARGAS EN EL ÁMBITO DEL CONO SUR”***

***Resumen:***

El Sr. Cossettini comentó que la mayoría de las empresas de Ferrocarriles en el Cono Sur funcionan ya hace más de 150 años. Inicialmente, se trataba de empresas estatales, pero a partir de los años 90, debido a dificultades de gestión, hubo un proceso de concesionamiento a empresas privadas. Afirmó que la productividad de las concesiones ferroviarias es significativamente superior a la que tenía la explotación estatal. Aunque hayan ocurrido muchos cambios positivos en el sistema ferroviario argentino, también hubo muchas dificultades, como la falta de integración de todos los modales – diferentemente de lo que pasó en Brasil, que tuvo una integración más exitosa. Explica que la explotación ferroviaria integrada necesita de muchos elementos para su desarrollo, pues están en juego recursos económicos importantes. Hay, en América Latina, muchos proyectos - algunos ya en ejecución para el transporte de cargas por ferrocarriles. Los objetivos de estos proyectos son: la consolidación del ferrocarril en el transporte masivo de carga; una nueva ingeniería financiera con el apoyo de proyectos públicos-privados, y la modernización de los servicios de transportes metropolitanos para disminuir los efectos provocados por las emisiones de gases de los transportes

tradicionales, lo que justifica la necesidad de utilizar el transporte ferroviario como alternativa social y económica para reducir las emisiones de CO2.

- SECRETARIO GENERAL – Comentó que el transporte ferroviario debe integrarse a los otros modales, en particular con el carretero, en lo que se refiere al transporte para turismo.

- MARCOS CARTER BERTOLOTTI, Presidente CIT Chile – Habló del metrotren en Chile y señaló que como transporte público aún es muy poco relevante. En su opinión, el transporte debe ser para todos. Lo que falta en Chile y en varios otros países latinoamericanos son subsidios para avanzar en el transporte público.

- MARTIN S. ZINNY, SUBSECRETARIO GENERAL – Expresó que está de acuerdo con el Sr. Marcos: que el problema del transporte público ocurre en toda América Latina. Comentó que un camión, por cada 100 km, tributa 3 euros por tonelada transportada. Las empresas ferroviarias en Francia, a su vez, reciben 17 euros de subsidio para transportar lo mismo. También comentó la experiencia de Panamá, donde el transporte viario y ferrocarril son los más utilizados para transportar carga. Para concluir, consideró que va quedar fuera del mercado la transportadora de carga que no de la debida atención a la intermodalidad.

- SECRETARIO GENERAL – Con relación a la presentación del Sr. Cossetini, comentó la importancia de la comparación que hizo entre la malla ferroviaria de Argentina y Brasil, países que han adoptados dos sistemas diferentes de desarrollo.

***PRESENTACIÓN DEL SR. MARTIN ROJAS, VICEPRESIDENTE PARA SEGURIDAD Y OPERACIONES DE LA AMERICAN TRUCKING ASSOCIATIONS - ATA: "EL SISTEMA DE TRANSPORTE DE CARGA AMERICANO (EE.UU.) X EL SISTEMA DE TRANSPORTE DE CARGA EUROPEO: CONVERGENCIAS, DIVERGENCIAS Y TENDENCIAS"***

***Resumen:***

El Sr. Martin Rojas agradeció al Capítulo Argentina por la hospitalidad y saludó a todos los presentes. Comenzó su presentación explicando cómo está la situación del sector del transporte de los EE.UU. Económicamente, los EE.UU. están recuperándose de forma más rápida de la prevista, desde la crisis financiera iniciada en 2008: la tasa de empleo subió, con la creación de más de 300 mil empleos en los últimos meses y el transporte de carga ha presentado un buen desempeño. Con respecto a los combustibles, la búsqueda por los mejores operadores será un punto muy importante para las transportadoras. Entre los EE.UU, Europa y todos los países hoy aquí presentes, hay un reto en común: el transporte por camión es reconocido como muy importante, pero no como el punto central de la cadena de suministro, el que involucra todos los transportes.

Con relación a una visión de política pública sobre transporte y logística: en Europa hay un empuje muy fuerte para el desarrollo del transporte de carga por ferrocarril, dado que en el continente este modal es más utilizado para el transporte de pasajeros. En los EE.UU, a su vez, se está invirtiendo en tren bala y otros, como el TGV de Francia. Reconoce que hay una lucha muy fuerte en los EE.UU para desarrollar el modo ferroviario – que actualmente es el que más crece, y que la mayor parte de la estructura es privada. Hoy día, un transportador que quiere transportar una carga grande, lo hará por tren. Muchas empresas grandes en los EE.UU también están invirtiendo en la intermodalidad, buscando la manera más barata y rápida para

transportar las cargas. Las cargas que más se transportan por tren, actualmente, son carbón y granos en general.

También señaló que uno de los problemas que vemos en el sector de transporte europeo es la falta de normatividad, en particular con relación al consumo de alcohol por los conductores. No existen normas para tales prácticas. En los EE.UU., al revés, hay mucha normativa- demasiadas leyes para todo – incluso para el uso de drogas y alcohol. En Europa, hay que saber cómo administrar mejor a los choferes. Hay que controlarse sus condiciones de salud y saber si hacen uso de estupefacientes. De igual manera, tiene que haber normas para el mantenimiento y condiciones del vehículo, además del debido control de la carga que está bajo la responsabilidad del transportista.

La normatividad en los EE.UU es armonizada, aunque compleja; en Europa no pasa lo mismo: cuando el transportista quiebra una norma, hay países que le cobran una multa de 100 euros, mientras otros, como Francia por ejemplo, se le cobran 1000 euros. O sea, las leyes para el sector en el continente no están en concordancia. Muchos de los transportistas se quejan de eso.

El empresario también tiene que pensar cuál es la mejor manera de implementar las reglas y normas de las actividades dentro de sus empresas, así como empezar a pensar en reglamentaciones ambientales – tema que ya es muy latente en los EE.UU, representando un marco para el país. Entre los EE.UU. y Europa hay muchas divergencias con relación a los tipos de equipos y sistemas de los camiones, pero de todas maneras en los EE.UU se apoya un sistema legal entre los transportistas con relación a las emisiones de gases contaminantes. En este sentido, se determinan acciones objetivando el bienestar de todos, así que muchos adoptan medidas serias pro el medio ambiente como, por ejemplo, utilizar combustibles especiales, con partículas que contaminan menos.

En los EE.UU, el costo de los camiones sigue subiendo cada vez más. En Europa, están muy adelantados los sistemas de computación que controlan el camión: quien es el chofer, por cuántas horas ya está manejando, si está frenando o acelerando demasiado, si el manejo es compatible o no, etc. Así se podrá dar al conductor la capacitación adecuada. Se están controlando las horas de conducción, la rotación entre los choferes y cuántas horas están descansando - y si están descansando correctamente.

La Unión Europea sigue avanzando en lo que se refiere a sus aduanas, que funcionan muy bien, pues trataron de implementar procesos eficaces para eliminar los largos trámites de entrada y salida de cargas en las fronteras del continente. En los EE.UU. se quiere llegar a este nivel. Comentó también acerca del tratado del libre comercio entre México y EE.UU., que sigue en desarrollo y podrá representar un gran paso en la relación de los dos países, si fueran homologados los acuerdos aduaneros.

El Sr. Rojas aprovechó la oportunidad para regalar al Sr. Martin Sánchez Zinny, Subsecretario General de la CIT, un libro sobre seguridad vial, como reconocimiento por su trabajo en Argentina y en FPT – Fundación Profesional para el Transporte.

Concluyendo su presentación, afirmó que en los EE.UU. la cuestión que se plantea no se refiere a la duda sobre si va a haber o no oferta de choferes en el futuro próximo, como pasa en Latinoamérica. Al revés, afirmó que en los EE.UU. la idea es aumentar el número de choferes capacitados, aunque no haya en el país normatividad específica sobre entrenamiento de conductores o sobre exámenes frecuentes a que deben someterse los transportistas, horas de trabajo, etc. El mayor desafío que enfrentan los EE.UU es cómo atraer mano de obra de otros sectores para el sector de transporte; o sea, como atraer la gente de la construcción, por ejemplo, para capacitarse como chofer.

- SECRETARIO GENERAL – Preguntó al Sr. Martin cómo es la ley en los EE.UU con relación al tiempo de conducción y descanso.

- MARTIN ROJAS – Explicó que en 2003, después de 80 años bajo un sistema de conducción en vigor en los EE.UU, se cambiaron las normas sobre tiempo de manejo de la siguiente forma: el conductor tendrá 14 horas “on duty”, 11 horas de manejo y 10 horas de descanso. Actualmente, se quieren cambiar de nuevo la ley, que determinaría el límite de 10 horas de manejo, y no más de 11 horas de tareas.

- ANTONIO ZUIDWIJK, Director de Transporte Marítimo de CIT Argentina – Preguntó al Sr. Rojas acerca de los otros modos de transporte en los EE.UU, en particular la relación entre el ferrocarril y el vial.

- MARTIN ROJAS – Comentó que la institución “Transportation Foundation” ha realizado importantes estudios sobre los modales en los EE.UU. Ahí, más de 80% de la población necesitan del transporte de carga por camión y comentó los esfuerzos para dirigir recursos al desarrollo del transporte acuático, lo que es muy utilizado para el transporte de minerales y productos agrícolas. También mencionó que hay impuestos específicos para un fondo especial para direccionarlo para la infraestructura de carreteras. Con relación los transportes ferrocarriles, los recursos para su infraestructura salen del costo que los usuarios pagan para utilizarlos: si quieren usar el transporte, hay que pagar por el uso de la vía.

- FLÁVIO BENATTI, Director de Transporte Terrestre de Carga de CIT Brasil – congratuló el Sr. Rojas por su presentación y comentó acerca de dos temas latentes en Brasil: 1º) Con relación al medio ambiente, la edad media de la flota en Brasil es de 19 años, lo que representa un problema muy serio, pues la flota crece muy rápidamente. El año pasado, se vendieron 160 mil camiones, para un número muy inferior de conductores. En 2009, se querían introducir el motor “euro 4” entre los camiones, pero lo que pasó fue que se decidió anticipar la entrada del motor “euro 5”, lo que será más caro, igual a su combustible. Plantea que con esta cuestión debemos tener mucho cuidado, pues en Brasil se pierde mucho tiempo con discusiones y decisiones que no se pueden cumplir. Las Medidas Provisorias (MP) obligan a las empresas a que firmen parámetros de conducta estipulados unilateralmente: por el gobierno brasileño. Hay que negociar sólo lo que los empresarios pueden hacer, efectivamente. 2º) Con referencia a las relaciones de trabajo en Brasil, los empleados de las transportadoras constantemente solicitan cambios en sus condiciones de trabajo; y lo que hay hoy día para resolver estas situaciones son los acuerdos colectivos. Si hay intervención legal del Estado, la Justicia del Trabajo siempre da por perdida la causa para las empresas. Aunque hay variaciones en las relaciones de trabajo entre los estados brasileños, hay una propuesta de cambio en el Código de Tránsito nacional: para todo el territorio de Brasil, se establecerán 10 horas de descanso y 8 horas de trabajo por día, con 2 horas extras para que el conductor pueda parar el vehículo con seguridad. En resumen, será un sistema muy similar al de los EE.UU.

- MARCOS CARTER BERTOLOTTI, Presidente de CIT Chile – Aún sobre el tema de horas de descanso y trabajo, señaló que en Chile el problema es que las reglas se aplican solamente a las empresas transportadoras del sector, y no a todos. La regla es que es conductor trabaje hasta 200 horas por semana como máximo.

- MARTIN ROJAS – Cree que el costo operativo del transporte en los EE.UU es similar a los demás países americanos, y que el costo más alto que tienen las transportadoras es con los



choferes. La parte operativa, ambiental y los sistemas de control computadorizado en los vehículos también pueden costar mucho. Los impuestos incrementan a todo estos costos. Así que debemos preguntarnos si queremos o no apoyar a las nuevas tecnologías. Cree que lo más importante es que la empresa se dedique a la capacitación de su conductor, pues la tecnología no es todo. Así que la empresa debe hacer un esfuerzo para principalmente averiguar la personalidad de sus choferes y sus condiciones psicológicas y físicas para manejar. Si van a manejar con tranquilidad o no. Este punto es muy importante.

## **REFRIGERIO**

SECRETARIO GENERAL – Solicitó a todos los representantes de los Capítulos presentes que firmen los dos documentos elaborados el día de ayer, mientras se siguen las discusiones.

### ***PRESENTACIÓN DEL DR. ALBERTO CORCUERA IBÁÑEZ: “DISEÑOS PARA UNA AGENCIA DE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE EN EL ÁMBITO DEL ACUERDO SOBRE EL TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE - ATIT”***

#### **Resumen:**

El Dr. Corcuera Ibáñez expuso que actualmente Argentina, Brasil Uruguay, Paraguay, Bolivia, Perú y Chile son los países que hacen parte de la ATIT – Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre. Aunque se trate de rutas internacionales, las empresas transportistas deben someterse a la legislación del país en que se encuentren legalmente constituidas cualquiera sea el lugar donde se encuentren efectuando los servicios. Cada país deberá establecer los procedimientos para garantizar la seguridad pública o del medio ambiente.

Los países signatarios de ATIT designarán sus Organismos Nacionales Competentes (ONC) para la aplicación del Acuerdo y constituirán una Comisión para permanente evaluación del Acuerdo y modificaciones que se sugieran. Cuando uno de los países adopte medidas que afecten al transporte internacional terrestre deberá ponerlas en conocimiento de los otros ONC. Sin embargo, en el sistema de Gestión del ATIT hay algunas deficiencias como la heterogeneidad en la formación de los ONC y la carencia de un ámbito propio para el desarrollo de las acciones administrativas. Para la superación de estas carencias, es necesaria la jerarquización de los recursos humanos con selección, capacitación y formación permanente, concentración temática, nivel de representatividad adecuado, y medios materiales. Hay algunos puntos que deben afrontarse en el corto y mediano plazo como el acceso al mercado, la seguridad, la responsabilidad en materia de transporte terrestre y la gestión en materia de infracciones y sanciones.

- NELSON CHAVEZ, Presidente de CIT Ecuador – Agradeció a todos por apoyaren la solicitud del Capítulo Ecuador con relación a la realización de una asamblea junto a la OEA sobre seguridad vial. Acerca del Proyecto Manta-Manaus, comentó la visita al Ecuador del Dr. Caleffi y que las negociaciones ya están muy adelantadas.

- MARTIN ROJAS – Congratuló al Dr. Corcuera Ibáñez por su excelente presentación y preguntó si hay algo similar para los otros modales en lo que se refiere al acuerdo para cabotaje, y como se aplicarían las normas presentadas para una empresa como al que el Dr. Caleffi representa.

- ALBERTO CORCUERA IBÁÑEZ – Respondió que acuerdos como del cabotaje (su prohibición) existen solamente para el modal terrestre y que el cabotaje está sumamente relacionado a la

conformación regional de los mercados. Hay la posibilidad de que acuerdos bilaterales sobre el tema puedan regir la cuestión.

- JULIO CESAR HUESPE PIN, Presidente de CIT Paraguay - Comentó que el CONO SUR es la única región que tiene documentos similares para entrada y salida de cargas, y que funciona muy bien.

- ALBERTO CORCUERA IBÁÑEZ – Señaló que el documento es un instrumento formidable.

- ANTONIO VASQUEZ SOLIS, miembro de CIT Perú – Comentó que hay una rica gama documentaria sobre el tema en la Comisión de Seguimiento - artículo 16 de la jurisprudencia ministerial. Señaló que se reúnen los hermanos del Mercosur, pero no los del Cono Sur, pues están muy lejos. Comentó que se reunieron en agosto del 2009 y se aprobaron recomendaciones comerciales Chile, Argentina y Brasil. Se hizo un esfuerzo muy grande para reunir todos los países del Cono Sur y del Mercosur. Concluyó diciendo que parece que el Cono Sur va a tener un organismo responsable por reunir estadísticas y que incorporará nuevos países – para armonizar la normativa. La idea es que en Perú los trabajos también se desarrollen de manera similar o igual a los países del Mercosur. Si no hay un organismo que haga esto, continuarán los mismos problemas de siempre, pues estar fuera del Mercosur dificulta mucho las cosas. Aprovechó para saludar a todos los transportistas de la América del Sur.

- STÁLIN SALTOS BONILLA, Secretario de la CIT Ecuador – INTERVINO para informar que el Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre CAATT de la CAN, ha empezado a nivel de cada país, a trabajar en la reforma a la Decisión 399 vigente desde enero de 1997, en base al proyecto sustitutorio a la misma que cuya elaboración se terminó el año 2006, en este se introdujeron reformas adoptando la terminología del ATIT, en cuanto a la denominación de las autorizaciones, por tanto el deseo del Capítulo Ecuador sería muy importante retomar como un documento de trabajo el proyecto Armonización de las normas de la CAN y del CONO SUR de ALADI No. ALADI/SEC/Estudio 137 del 4 de septiembre del 200, con el fin de analizar la posibilidad de que se desarrolle un transporte global en América del Sur.

- ALBERTO CORCUERA IBÁÑEZ – Añadió que ALADI – Asociación Latinoamericana de Integración ha ayudado en las articulaciones entre la CAN y el ATIT – Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre.

- JULIO CESAR HUESPE PIN, Presidente de CIT Paraguay - Comentó que el ATIT es algo muy reconocido entre los transportistas paraguayos, así que espera que el sistema esté organizado y actualizado sobre el transporte terrestre de la región sudamericana, para que no se torne inutilizable, como pasó con el modo ferroviario. Un tema que le parece muy preocupante es la incorporación de la tecnología de información, en lo que se refiere a la emisión/ expedición de las documentaciones de tráfico. Debe haber una armonización en este sentido. El SINTIA (Sistema Informático de Seguimiento de los Tránsitos en el MERCOSUR), también es algo que se debe discutir

- SECRETARIO GENERAL – Dijo que debemos pensar mejor sobre la participación o no de la CIT en el ATIT. Hay que averiguar si hay modos de asumir este tipo de trabajo. Sugirió que se piense y estudie el tema, con la ayuda de los técnicos y especialistas que se encuentran aquí. Agradeció y saludó al Dr. Alberto por su exposición.

**PRESENTACIÓN DE LA DRA. SILVIA SUDOL, DIRECTORA EJECUTIVA DE LA CIT ARGENTINA:  
“PROPUESTAS PARA LA AGILIZACIÓN FRONTERIZA Y GARANTÍAS EN TRÁNSITO”**

Resumen:

La Dra. Sudol señaló los siguientes puntos en su presentación, con referencia al transporte de carga por carretera:

- La problemática de circulación fronteriza y tránsito en el continente. El MERCOSUR es una unión aduanera imperfecta, al contrario de la Unión Europea. Al MERCOSUR faltan armonizaciones de legislaciones y de infraestructuras. Lo que pasa en las fronteras es un una problemática compleja donde se suman el proteccionismo de algunos Estados y las carencias en la infraestructura.
- La visita técnica programada a la sede de IRU, en Ginebra, donde los representantes de Argentina se encontraron con los colegas de la NTC y ABTI, de Brasil. En esta visita, se compartieron información y conocimientos sobre los tránsitos internacionales en la Unión Europea y la aplicación del Convenio TIR y sus beneficios, extra zona europea.
- En el Cono Sur de América Latina, y en particular entre los países del Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre (ATIT), las dos modalidades aduaneras utilizadas son: la nacionalización en frontera, y los tránsitos con garantías suspensivas bajo el amparo de la documentación denominada MIC/DTA (Manifiesto Internacional de Cargas/ Declaración de Tránsito Aduanero. Aún hoy, y pese a algunos adelantos en la aplicación de estas modalidades y de los avances en los sistemas informáticos, no se observan notables mejoras en la agilización fronteriza, punto clave para el transporte internacional por carreteras. Por tal motivo, encontrar una tercera alternativa en el Sistema que surge del Convenio TIR puede ser una opción que colabore con la agilización de los tránsitos. Y, por otra parte, el Convenio TIR otorga otra ventaja, que está vinculada a las “garantías”. Mientras que en el ATIT se establece que cuando se produce el siniestro de un camión en tránsito, la garantía debe ser dada por los camiones de la flota de esa empresa, el Sistema TIR establece una cadena de garantías que se acciona al producirse el robo, o la pérdida de la carga, y que se ejecuta desde el principio hasta el final, sin que sea tomado el camión que es el instrumento básico de trabajo para las empresas de transporte de cargas.

La Dra. Sudol también presentó algunas sugerencias a la Secretaría General de la CIT, de parte del Presidente de la CIT Argentina, Señor Luis Morales:

- 1) Con relación a los dos documentos elaborados durante el primer día de asamblea, las notas podrán ser enumeradas, así como las demás resoluciones y documentos también hechos durante las reuniones.
- 2) Las propuestas de documentos que serán revisadas y firmadas durante la asamblea deberían ser enviadas previamente a cada presidente de Capítulo, para que puedan estudiarlas y realizar modificaciones con antelación.
- 3) Finalmente, el Capítulo Argentina propuso también que no se corrijan los documentos en plenario, para evitar utilizar demasiado tiempo de la Asamblea en dicha tarea.

- SECRETARIO GENERAL – Respondiendo a las sugerencias presentadas, dijo que los documentos sí serán enumerados. Explicó que como se trata de una actividad nueva en nuestra

asamblea, tendremos que pensar en cómo vamos a enumerarlos. Con relación a la segunda solicitud, dijo que no sería posible el envío previo de los esbozos del documento propuesto, ya que se trata de un ejercicio que debe desarrollarse durante las reuniones, en conjunto.

- FLÁVIO BENATTI, Director de Transporte Terrestre de Carga de CIT Brasil – Comentó que está de acuerdo con la forma democrática propuesta por el SG, pero añade que él también desea recibir el texto antes, a fin de que se haga un análisis previo, para poder llevar a la asamblea los cambios que desea proponer.

- SECRETARIO GENERAL – Señaló que todos los documentos elaborados estarán en el sitio de la CIT y aprovechó para convocar a todos a cerrar la Asamblea en la sede de la FADEEAC, donde se llevará a cabo una exposición de IRU.

Buenos Aires, Argentina, 07 de abril del 2011.

---

PAULO VICENTE CALEFFI  
SECRETARIO GENERAL – CIT

---

MARCELLA SOUZA CUNHA  
SECRETARIA *Ad hoc*