

Alugar um carro é uma atitude inteligente, seja para quem viaja a turismo ou a negócios, seja para a empresa que precisa terceirizar sua frota.

E com o Portal ABLA, tudo fica ainda mais rápido e fácil.

Por meio de seu endereço eletrônico, a ABLA (Associação Brasileira das Locadoras de Automóveis) disponibiliza todas as informações necessárias para quem deseja utilizar os serviços de suas 1.200 locadoras associadas.

Além do contato das locadoras em todo o país, o site da ABLA orienta sobre locações de carros diferenciados e traz ainda dicas para alugar com toda a comodidade, desfrutando dos benefícios que só a locação de automóveis proporciona: flexibilidade, conforto e opções que vão desde o carro popular ao modelo luxuoso.

Para as empresas, o Portal ABLA esclarece sobre os ganhos administrativos obtidos com a terceirização de frotas e relaciona todas as vantagens obtidas com essa modalidade de serviço.

É por isso que o Portal ABLA é parada obrigatória para quem deseja alugar automóvel no Brasil.

abla.com.br



Antes de alugar, passe por ele

SUMÁRIO

14 Eventos

XII Assembléia Ordinária da CIT

15 Cursos

Cursos oferecidos pela Secretaria-Geral

16 Artigo Técnico

Por Marcelo A. de Felippes, Ph.D.

17 Ponto de Vista

Por Antonio Zuidwijk, Diretor Regional de Transporte Marítimo – CIT Argentina

18 Ponto de Vista

Por Rodrigo Vilaça, Director Ejecutivo da ANFT

19 Ponto de Vista

Por Luis Orlando Ramírez Valencia, Secretário – CIT Colombia

20 Retrospectiva

Assembléias realizadas pela CIT (2002-2009)

InterAmericas

Revista de Transporte
Periodicidade anual / Circulação Internacional
ANO 4 - No. 1 - 2010
www.citamericas.org

Secretaria Geral da CIT
SAS - Quadra 1 Bloco J - Ed. CNT Torre A
7º andar - Sala 702 - Brasília - DF - BRASIL
70070 - 010
Tel: (+55 61) 3225.0055
Fax: (+55 61) 3225.0112

Expediente:
Paulo Caleffi
Secretário-Geral
Marcella Souza Cunha
Diretora Executiva
Roberto Galhardo Gomes
Diretor Consultivo
Flávia Santos e Antonio Marques
Colaboradores
Fernando Horta
Arte e Editoração
Charbel Gráfica e Editora
Impressão

EDITORIAL

DESAFIOS E SOLUÇÕES

Em edições passadas temos falado de qualificação de pessoas e caminhos para a integração dos povos. Sem dúvida são temas altamente relevantes, entretanto, é necessário passarmos do plano das lamentações para o plano das ideias e das ações.

O fenômeno da globalização tem imposto ao mundo, sistematicamente, rápidas mudanças, novas dinâmicas e constantes turbulências de mercado. Os países sofrem com cenários políticos e econômicos carregados de incertezas.

Ao mesmo tempo, como importantes e fundamentais atores da economia de nossos países - responsáveis que somos pelo transporte de bens e de pessoas - sofremos em maior ou menor grau com os descasos no setor, legislações inadequadas, infraestruturas deficientes, concorrência predatória, etc.

Para a CIT, enfrentar esses desafios exige o uso da gestão do conhecimento como suporte para a tomada de decisões, a definição clara de posturas estratégicas, o intercâmbio de experiências, o preparo do capital intelectual das empresas, a utilização da TI, a busca pela melhoria contínua e a implementação de inovações. O uso das ferramentas gerenciais disponíveis, seguramente, permitirá aos transportadores a redução de custos logísticos e o alcance da tão almejada competitividade.

Passemos, pois, a pensar e a trabalhar.

PAULO VICENTE
CALEFFI
Secretário-Geral



EVENTOS

Sede da OEA em Washington recebe a XII Assembléia Ordinária da CIT

Nos dias 4 e 5 de novembro de 2009, foi realizada a XII Assembléia da CIT no edifício principal da Organização dos Estados Americanos - OEA, em Washington D.C., EUA. Reuniram-se transportadores e autoridade governamentais de 12 países-membros: Argentina, Brasil, Colômbia, Equador, Guatemala, México, Nicarágua, Panamá, Peru, República Dominicana, Uruguai e Venezuela.

A ocasião serviu para aproximar a CIT da OEA e para consolidar o propósito de unir o continente americano em matéria de transporte. Entre os principais temas que envolvem o setor nos países latinoamericanos, foram discutidos os problemas fronteiriços e políticos entre Colômbia, Venezuela e Equador.

Duas novas entidades andinas se filiaram à CIT nessa oportunidade: a FEDETRANSCOL - Federação de Empresas Transportadoras de Carga da Colômbia e a CBT - Confederação Bolivariana de Transporte da Venezuela. Também foi acordado o apoio da CIT junto ao governo brasileiro, a fim de que seja aprovada a sus-



penção da exigência de tradução juramentada do documento de habilitação no Brasil. A moção proposta pelo Equador para que a CIT se manifeste perante aos governos dos países-membros contra a informalidade no setor de transportes também foi considerada, assim como o comprometimento do Secretário da OEA, Carlos Gallegos, em transmitir ao Secretário-Geral da Organização as preocupações e propostas apresentadas pela CIT.

Outros pontos importantes discutidos no encontro foram a segurança dos transportadores em relação ao tempo de condução dos motoristas de caminhão e a iniciativa do setor para minimizar seus impactos ao meio ambiente,

já que este é um dos principais contribuintes para o aumento da poluição global. Nesse sentido, foram abordados temas como a reciclagem de veículos dentro de um programa interamericano de renovação de frota e combustíveis ecológicos.

Ao final da Assembléia, foi realizada a primeira outorga da medalha da Ordem do Mérito Interamericano dos Transportes (OMITRANS) e o anúncio da XIII Assembléia da CIT, a realizar-se na cidade de Medellín, Colômbia. Todos os países membros foram convocados a participar do próximo encontro, a fim de que se realizem as eleições para os postos de Secretário-Geral e Diretores Regionais da Câmara.

Cursos oferecidos pela Secretaria-Geral da CIT em 2010

Inscrições on-line e mais informações sobre os cursos em www.citamericas.org

A Pós-Graduação em Gestão Executiva de Transporte e Mobilização - GETRAM agora é MBA em Logística, Mobilização e Meio Ambiente/GETRAM

- Período: 10 de março a 29 de outubro de 2010
- Área de Estudos: Logística, Transportes, Meio Ambiente, Infra-estrutura, Inovação e Administração.
- Realização: CIT, Universidade Católica de Brasília e Fundação Univera.
- Requisitos: Documentação pessoal e graduação concluída em qualquer área
- Embora presencial em Brasília, Brasil, o curso é aberto a estrangeiros.



Aula inaugural do MBA/GETRAM 2010

CELTEM – Certificado em Logística e Transporte para o Gerente Executivo CABEM – Certificado em Administração e Negócios para o Gerente Executivo CISMEM – Certificado em Inovação e Competitividade Estratégica para o Gerente Executivo

- Inscrições: através do website www.citamericas.org
- Datas: até 05 de junho de 2010 (módulo Internet).
06 a 11 de junho de 2010 (módulo presencial na Universidade de Miami – em espanhol).
- Área de Estudos: Administração, Competitividade, Inovação, Logística e Transportes.
- Realização: CIT e Universidade de Miami.
- Requisitos: Documentação pessoal e graduação concluída em qualquer área.
- Cursos semi-presenciais abertos a todos os países-membros.

GANORG – Gestão Administrativa e da Negociação Organizacional GELOTAR – Gestão Logística de Transporte e Armazenagem GEICOM – Gestão Estratégica da Inovação e Competitividade

- Período: 02 de julho a 24 de setembro de 2010
- Área de Estudos: Administração, Competitividade, Inovação, Logística, Transportes.
- Realização: Universidade Católica Virtual.
- Requisitos: Documentação pessoal
- Cursos on-line disponíveis em português e espanhol, abertos a todos os países membros.

ARTIGO TÉCNICO

Transporte sustentável

Os impactos que os transportes causam ao meio ambiente podem ser classificados em três categorias:

- locais e regionais, decorrentes das emissões atmosféricas;
- globais, decorrentes das emissões atmosféricas; e
- locais e regionais, não decorrentes das emissões atmosféricas.

Em consequência dos altos índices de poluição, alguns países já adotam regras, normas ou critérios para que minimizem os efeitos dos transportes sobre o meio ambiente, tornando-o mais sustentável. Essa preocupação vem evoluindo ao longo do tempo.

No período compreendido entre os anos 1800 e 1870, o nível de dióxido de carbono (CO₂) na atmosfera era cerca de 290 ppm (partes por milhão) e a temperatura global média era de 13,6°C. Ocorre nesse período a primeira Revolução Industrial, aumentando o uso do carvão, das ferrovias e os desmatamentos, o que proporcionou um aumento de gases responsáveis pelo efeito estufa a um nível até então jamais experimentado.

Entre 1870 e 1910, segue-se a segunda Revolução Industrial, que agrava ainda mais o aumento da concentração populacional, e quando são introduzidos produtos químicos na agricultura. O fato de que o automóvel, a eletricidade e a saúde pública favorecem o aumento populacional estimulou a realização do primeiro cálculo para a medição do aquecimento global a partir das emissões hu-

manas de CO₂, em 1886, pelo físico sueco Svante Arrhenius.

Com o advento do automóvel veio o aumento da exploração do petróleo, que teve forte impulso na década de 1920, inaugurando a era da então "energia barata". Naquela época, acreditava-se que toda a poluição era absorvida pelo oceano, até que em 1957 o oceanógrafo americano Roger Revelle descobre que isso de fato não ocorria, iniciando uma grande discussão sobre o tema. Naquela oportunidade, o nível de CO₂ estava em 315 ppm e a temperatura da Terra era de 13,9°C.

Em 1985, as amostras de gelo da Antártica revelavam profundas alterações no CO₂ e na temperatura global, o que culminou com a criação, pela ONU, do Painel Intergovernamental de Mudanças Climáticas (IPCC). Em 1990, pesquisas do IPCC comprovaram um aumento mais acelerado da temperatura da Terra e ocorre a Eco-92, o que consolidou o tema Mudança Climática entre os principais da agenda global.

Após a verificação de mudanças climáticas graves na Groelândia, em 1993, dos efeitos do El Niño, em 1998, e de outros intensos desastres naturais que se sucederam, foi elaborado o 3º relatório do IPCC, o qual gerou um consenso dentro da comunidade científica de que o aquecimento global atingia níveis sem precedentes e que suas consequências seriam alarmantes caso não fossem tomadas as devidas medidas.

Em 2005 entra em vigor o Protocolo de Kyoto e muitas empresas



Prof. Dr. Marcelo Augusto de Felippes

felippes@hotmail.com

e governos passam a se esforçar para cumprir as metas previstas de redução das emissões. Ainda em 2005, menos de um ano após o devastador Tsunami, ocorre o furacão Katrina, aumentando a preocupação internacional com o meio ambiente e com os efeitos das catástrofes naturais.

O 4º relatório do IPCC, de 2007, afirma que as camadas de gelo sobre a Antártica, Groelândia e Ártico estão diminuindo muito mais rápido do que se esperava. Em 2009, o nível de CO₂ chegou a 385 ppm e a temperatura da Terra, a 14,5°C. Isso significa que, em cerca de 200 anos, houve um aumento de quase um 1,0°C na temperatura global.

Recentemente, foi realizada em Copenhague a 15ª edição da Conferência da ONU para o Clima, onde nada se materializou para a real defesa do meio ambiente em função da eterna disputa entre os países desenvolvidos e emergentes. Ainda assim, algumas inovações na área de transporte chegam ao mercado, como é o caso dos veículos à célula combustível, elétricos, solar e à ar - opção esta que, além de ser uma fonte renovável de combustível, ajuda a despoluir a atmosfera.

Transporte intermodal no Mercosul

Regularmente, reclama-se a atenção dos nossos governos sobre o impacto dos custos de transporte nas economias. Um estudo do Banco Interamericano de Desenvolvimento (nov., 2009) concluiu que os altos custos minam os comércios e afetam a produção econômica. Pagamos duas vezes mais para colocar nossos produtos nos Estados Unidos, como é o caso do Paraguai e da Argentina, do que os países da Ásia, que estão muito mais distantes. A mensagem parece ser clara, no entanto, nem todos os governos da região demonstram entender que a solução deve estar na aplicação de políticas efetivas de transporte intermodal, em vez de “slogans”.

Com bons sistemas de portos e ferrovias, que juntos formam a base para um Transporte Intermodal efetivo, os países podem obter uma real redução dos custos de transporte. O Brasil ainda tem um longo caminho a percorrer, mas sem dúvida demonstra que entendeu a mensagem e que está avançando muito nessa área. Quando falamos desses problemas, imediatamente entendemos a importância do transporte intermodal para a diminuição dos custos do transporte; ainda assim, muitos perguntam: O sistema de Portos de um país realmente influencia nos custos de transporte? Por duas razões a resposta é um contundente sim.

Em primeiro lugar, é notável o avanço da “economia de escala”

no transporte marítimo da região. Ela diminuirá significativamente o custo por unidade transportada. Até agora, pouco se fez para facilitar a sua aplicação, que requer grandes investimentos em dragagem, docas e guindastes. Há cinco anos, alguns armadores começaram timidamente a aplicá-la na região, mas isso foi visto simplesmente como uma forma para que pudessem lucrar mais. Poucos perceberam que, em função da concorrência que se gera, os benefícios acabam sendo repassados a todos os usuários do transporte.

A segunda razão da importância de um bom sistema portuário pode ser encontrada em um estudo das Nações Unidas, *An assessment of the Seaport-Land Interface*. Esse estudo deixa claro que a localização de um porto com relação a qualquer canal de navegação interna, às ferrovias e às vias sem congestionamento, é primordial para a diminuição dos custos do transporte interno. O governo brasileiro enxergou a importância desses portos em sua economia e iniciou programas espetaculares de dragagem, e avançou com novos terminais como o de Navegantes, Itapoá (em plena execução), e os dois mega-projetos em Santos. Itapoá e Santos estão se preparando para receber navios de grande porte que em breve chegarão à região e que modificarão o sistema marítimo – algo que deve ser observado cuidadosamente.

É inegável que o Brasil com



Antonio Zuidwijk
Diretor para Transporte
Marítimo – CIT Argentina

sua política de Portos, Ferrovias e Hidrovias está dando grandes passos na direção certa. Diferentemente do caso da Argentina, onde tudo ainda está concentrado no Porto de Buenos Aires, localizado no centro de uma cidade onde vivem 12 milhões habitantes, com vias de acesso congestionadas e um sistema de transporte ferroviário de passageiros que impede um eficiente funcionamento do sistema de ferrovias de carga. Em nenhum país do mundo as ferrovias conseguem ser eficientes se os trens de carga compartilham as vias com trens de passageiros. A Argentina conta com uma benção de Deus, que é o Rio Paraná, o qual é utilizado muito pouco para diminuir os custos do transporte interno. O país deve formular uma verdadeira “Política de Portos e Transporte Intermodal”. Em 2007, a Sub-Secretaria de Portos iniciou o “Plano Mestre de Navegação Troncal e de Portos” que, entretanto, recebeu pouco apoio dos interessados diretos, que acreditam que o governo é o único responsável pela sua realização.

PONTO DE VISTA

A integração ferroviária na América do Sul

O debate sobre a integração ferroviária na América do Sul não é recente. A participação do modal ferroviário nos países sul-americanos é praticamente inexistente, apenas 2% do comércio internacional de mercadorias é feito por ferrovia.

Apesar de as ferrovias estarem presentes em todos os países sul-americanos, apenas sete países possuem conexões internacionais. A Argentina, Bolívia e o Brasil conectam-se com quatro países fronteiriços cada e são os que mais possuem ligações internacionais.

Do ponto de vista do Brasil, são poucas as possibilidades de integração ferroviária com outros países da América do Sul, sendo notáveis as duas bioceânicas: Santos-Valparaíso e Santos-Antofagasta. Além da malha da América Latina Logística (ALL) que cruza as fronteiras do Paraguai e Uruguai e serve o Chile por rodovia a partir da base logística intermodal de Mendoza, na Argentina. A concentração econômica ao longo do Oceano Atlântico também torna vulnerável a economia local e atrapalha o fluxo comercial do Brasil com outros países.

A carência de vias terrestres e os obstáculos naturais têm sido um dos fatores para o atraso da integração econômica do Brasil com o restante dos países da América do Sul. Neste cenário, a integração física é necessária para promover a competitividade e a sustentabilidade - não apenas

da infraestrutura de transportes, mas também da logística.

Vale lembrar que na reduzida extensão da malha ferroviária destes países, que alcança um total de apenas 80 mil quilômetros em operação, são transportadas por ano uma média de 520 milhões de toneladas de carga, sendo a principal o minério, representando 55% do total.

Para debater os desafios da integração e as necessidades crescentes de infraestrutura nos países sul-americanos, criou-se em 2000, durante a Reunião de Presidentes da América do Sul realizada em Brasília, a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional da América do Sul (IIRSA). As iniciativas de integração são muitas, mas muito pouco foi concretizado.

Em 2010, o horizonte de dez anos estabelecido pelos presidentes sul-americanos em 2000 chega ao fim. Hoje, existem 10 eixos de atuação da IIRSA, estes incluem 355 projetos de infraestrutura, dos quais 31 são prioritários para a agenda 2005-2010 e correspondem a um investimento de US\$ 4,3 bilhões.

Entre as principais dificuldades para o sucesso desses projetos estão as questões ambientais e políticas, lentidão para a disponibilidade de recursos financeiros, burocracia nos países para a aprovação dos projetos e a demora na execução das obras.

No caso das ferrovias brasileiras, o desenvolvimento do setor esbarra também em questões ambientais que emperram o an-



Rodrigo Vilça
Diretor Executivo
Associação Nacional dos
Transportadores Ferroviários
(ANTF)

damento de importantes projetos que não representam qualquer risco ao meio ambiente. Além disso, empecilhos burocráticos e judiciais prejudicam todo o sistema logístico. Mas é preciso esclarecer que, pelos contratos de concessão, a malha é de propriedade da União, que é responsável por sua ampliação.

Ainda assim, as empresas que assumiram há treze anos as operações das ferrovias conseguiram tornar eficiente e produtivo o transporte de cargas sobre trilhos, o qual recuperou sua importância na matriz de transportes do país.

O Brasil precisa de transporte adequado e integrado, só assim conseguiremos reduzir os custos logísticos e aumentar a competitividade na América Latina. A integração regional do continente deve ocorrer por meio de eixos de transporte. Atualmente, os custos logísticos são extremamente altos, o que inviabiliza o comércio entre os países.

Multimodalismo na Colômbia

... busca adequada dos níveis de competitividade para continuar o processo de consolidação

...Os dois mares colombianos, uma excelente oportunidade para a globalização



Luis Orlando Ramírez
Valencia

Secretário – CIT COLOMBIA

“ **A**s novas tendências da logística, o comércio e o transporte não podem ser analisados de forma separada, posto que uma operação eficiente não garante níveis de competitividade nos mercados sem contar simultaneamente com um transporte igualmente eficiente e articulado ao multimodalismo”. Na Colômbia, o transporte multimodal iniciou o caminho na busca de níveis adequados de conectividade. Para isso, o país conta com projetos de infraestrutura que buscam o desenvolvimento das rodovias, aeroportos, linhas férreas e rede fluvial, e ambiciosos portos sobre o pacífico e o atlântico, buscando articular e dinamizar a operação multimodal na Colômbia – cumprindo, dessa forma, o seu papel natural de articulador de conectividade para a América e o mundo.

A interação entre os diferentes modais de transporte gera competitividade e desenvolvimento na medida em que cada um se fortalece. Esta é a chave para o desenvolvimento do multimoda-

lismo. Facilitando a dinâmica e a conectividade entre os modais, estes serão capazes de interagir de forma adequada e o mercado procurará por si próprio as combinações e as tendências mais econômicas que melhorem a competitividade do país e dos envolvidos na cadeia de distribuição. A Colômbia, sob este modelo, deve garantir a otimização e a eficiência da operação logística e ser útil para a comunidade internacional.

A Colômbia conta com uma posição geográfica estratégica no continente americano por ser um elo entre os países do norte e da América do Sul e possui uma extensa costa e portos sobre os oceanos Atlântico e Pacífico. Esta localização privilegiada permite que o país seja a porta de entrada da América do Sul e disponibilize portos de conectividade para o resto da América, Europa e os países do Pacífico.

Na Colômbia, o transporte terrestre deve se fortalecer mediante retornos de investimentos adequados e operação dinâmica,

a fim de que estabeleça conectividade aos demais modais.

Possuir duas costas e sobre elas diversas plataformas portuárias é uma grande vantagem competitiva para a Colômbia no modal marítimo em relação a muitos países do mundo. No entanto, o país trabalha para que essas sejam funcionais e atrativas para as grandes empresas de navegação internacionais, otimizando a tecnologia que permite agilizar os tempos e dinamizar os processos de controle estatal e assim permitir o progresso. O propósito da Colômbia em seu desenvolvimento multimodal deve ser reduzir os custos e tornar os produtos colombianos mais competitivos, assim como os dos mercados internacionais que utilizam a nossa plataforma logística.

O multimodalismo faz com que os diferentes modais se tornem competitivos, modernos, práticos e seguros. É uma realidade que floresce em nosso país e vem ganhando força e que, sem dúvida, em função de nossas vantagens geográficas, será sustentável ao longo do tempo.

RETROSPECTIVA

Retrospectiva das Assembléias realizadas pela CIT



4 e 5 de novembro de 2009:

XII Assembléia Ordinária da CIT – Sede da OEA, Washington

- O evento serviu para aproximar a CIT da OEA e para consolidar a união do setor de transporte no continente americano;
- Duas novas entidades andinas foram filiadas: FEDETRANSCOL – Federação de Empresas Transportadoras de Carga da Colômbia e CBT – Confederação Bolivariana de Transporte da Venezuela;
- Foi realizada a primeira outorga da medalha da Ordem do Mérito Interamericano dos Transportes (OMITRANS).



5 e 6 de março de 2009:

XI Assembléia Ordinária da CIT em Buenos Aires, Argentina

- A Assembléia recebeu como convidados especiais representantes do Parlamento Andino, MERCOSUL, IRU – União Internacional de Transporte Rodoviário e ATA – Associação Americana do Transporte de Carga;
- Discutiram-se a integração, profissionalização e as soluções econômicas para o transporte e seus mercados;
- Foram filiadas duas novas entidades: CNDC – Confederação Nacional de Proprietários de Caminhões do Chile e COLFECAR – Federação Colombiana de Transportadores de Carga;
- O encerramento oficial foi brindado com a presença ilustre da Presidenta da Argentina, Sra. Cristina Kirchner.



22 e 23 de outubro de 2008:

X Assembléia Ordinária da CIT em Quito, Equador

- A CIT participa como testemunha de honra da criação do Instituto de Altos Estudos para a Integração e o Desenvolvimento Legislativo – IDL - Equador;
- Na mesma ocasião, o IDL – Equador firma convênio com a Fundação Profissional para o Transporte - FPT, da Argentina.



23 e 24 de abril de 2008:

IX Assembléia Ordinária da CIT em Colón, Panamá

- Realização de conferências sobre o transporte panamenho e sua influência no transporte global, além de palestras sobre o transporte de passageiros de países como o México e o Brasil;
- Duas novas entidades filiaram-se à CIT: CELADI – Câmara Empresária de Longa Distância e ATACI – Associação de Transportadores Argentinos de Carga Internacional;
- Reeleição do Secretário-Geral da CIT, Paulo Vicente Caleffi, para o biênio 2008-2010;
- É divulgado o reconhecimento formal da CIT junto à OEA – Organização dos Estados Americanos.



RETROSPECTIVA



17 e 18 de outubro de 2007:

VIII Assembléia Ordinária da CIT em São Paulo, Brasil

- Vários temas foram abordados nessa reunião, entre eles: os combustíveis orgânicos e alternativos e projetos na área ambiental como o “DESPOLUIR”, no Brasil; a ameaça de substituição de modais de transporte e a relação entre transporte e logística do operador; combinações de caminhões - a conveniência jurídica e econômica; eficiente transporte urbano de passageiros; a concorrência entre modais de transporte, entre outros.



3 a 5 de maio de 2007:

VII Assembléia Ordinária da CIT na cidade de Guatemala, Guatemala

- Nesse encontro foi alterado no Estatuto da CIT o artigo que se refere à composição do Conselho Fiscal da Câmara;
- Os principais temas em pauta foram: combustíveis alternativos e compromissos ambientais dos transportadores; ameaças de substituição de modais de transportes e a relação entre o transportador e o operador logístico; integração regional; importação e exportação de veículos e peças de reposição; posição do “Autotransporte de Carga” mexicano em relação ao programa piloto de abertura da fronteira entre o México e os EUA, etc.



14 e 15 de setembro de 2006:

VI Assembléia Ordinária da CIT em Medellín, Colômbia

- Foi realizada a reeleição dos Presidentes da CIT para o biênio 2006-2008;
- Discutiram-se temas relacionados a rotas para integração; união do setor de transportes; custo do diesel e de renovação de frotas; critérios para a realização das Assembléias da CIT nos países-membros; transporte para os nacionais: tendência para o fechamento das fronteiras; diferenças políticas dos países e suas implicações para o transporte, etc.



27 de outubro de 2005:

V Assembléia Ordinária da CIT em Bogotá, Colômbia

- Foram discutidas as seguintes propostas: harmonização dos requisitos para a obtenção da carteira de habilitação de veículos e para os respectivos currículos de formação; tempo de condução dos motoristas; práticas de segurança no setor de transporte adotadas por cada país-membro;
- Foi aprovada a criação de uma premiação por parte da CIT às entidades e agremiações que tenham casos bem-sucedidos de redução de consumo de combustíveis.



RETROSPECTIVA



21 de abril de 2005:

IV Assembléia Ordinária da CIT em Buenos Aires, Argentina

- Foram abordados os seguintes temas: o transporte internacional de cargas sob a perspectiva da proteção dos mercados nacionais; o impacto do transporte de mercadorias no transporte de passageiros nas rodovias; a situação do transporte de cargas na Argentina; o transporte na China, entre outros.



17 de novembro de 2004:

III Assembléia Ordinária da CIT em Guadalajara, México

- Nessa oportunidade foram apresentados os avanços obtidos por alguns países-membros – como a Argentina, o Equador e o México – no que se refere aos temas de capacitação e políticas para o combustível;
- Foi aprovada a proposta de alteração do Estatuto da CIT, determinando que a estrutura da Câmara fosse composta por 1 Secretário-Geral e 1 Presidente por país.



22 de abril de 2004:

II Assembléia Ordinária da CIT em São Paulo, Brasil

- Reeleição do Presidente da CIT para o biênio 2004-2006;
- Foi apresentada a proposta de formação de Grupos de Trabalho da CIT.



24 e 25 de abril de 2003:

I Assembléia Ordinária da CIT em Brasília, Brasil

- Os Vice-Presidentes dos países-membros da CIT tomaram posse e o Conselho de Representantes se reuniu para debater os aspectos que afetam diretamente a atividade transportadora e para definir tendências na área de segurança, responsabilidade civil, capacitação profissional, degradação do meio ambiente, consumo de combustível, tributação, entre outras.



25 de maio de 2002:

Assembléia Ordinária de Criação da Câmara Interamericana de Transportes – CIT em São Paulo, Brasil

- A Assembléia foi presidida pelo Presidente da Confederação Nacional do Transporte (CNT) e idealizador da CIT, Sr. Clésio Andrade. Na ocasião, foram aprovados os estatutos da Câmara.



Afilie sua Entidade à CIT



Abra novos caminhos pelas Américas

Contate o Presidente da CIT de seu país ou nos escreva
pelo e-mail: cit@citamericas.org

Mais informações em www.citamericas.org

