

ACTA DE LA 23ª ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA DE LA CÁMARA INTERAMERICANA DE TRANSPORTES

**21 Y 22 DE MAYO DE 2015
CENTRO DE EVENTOS BICENTENARIO - AV. AMAZONAS,
QUITO, ECUADOR.**

En los días 21 y 22 de mayo de 2015, en el Centro de Eventos Bicentenario (antiguo aeropuerto de Quito), ubicado en la Av. Amazonas, entre las 08:30 y 13:00, se llevó a cabo la 23ª Asamblea General Ordinaria de la Cámara Interamericana de Transportes – CIT, contando con la presencia de 14 países - miembros: ARGENTINA, BRASIL, CHILE, COLOMBIA, ECUADOR, EL SALVADOR (POR REPRESENTACIÓN), GUATEMALA, HONDURAS (POR REPRESENTACIÓN), MÉXICO, NICARAGUA (POR REPRESENTACIÓN), PANAMÁ, PERÚ, REP. DOMINICANA Y URUGUAY. Representantes de la IRU, de la UNASUR y del MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS DE ECUADOR también tuvieron participación en la agenda.

Primer día - 21 de mayo de 2015

I. Apertura de la Asamblea:

La mesa de apertura estuvo compuesta por el Secretario General, PAULO VICENTE CALEFFI, el Subsecretario General, MARTÍN SÁNCHEZ ZINNY, los Directores Regionales – MAURO BORZACCONI, JULIO ARTEMIO JUÁREZ MORAN Y NELSON CHÁVEZ VALLEJO -, y por la Ministra de Obras Públicas de Ecuador, la Ing. PAOLA CARVAJAL AYADA.

- El SR. NELSON CHÁVEZ VALLEJO dio la bienvenida a todos los empresarios y autoridades presentes. Así mismo, exaltó la importancia de la agenda y de la unión de los sectores de las naciones para la creación de proyectos. Señaló que los países deben que estar preparados y unidos. Llamó la atención de la alta mortalidad en el Ecuador, por lo que se hace necesario implementar un gran proyecto mediante la capacitación de choferes para disminuir la imprudencia en las carreteras de la región.

- PAULO VICENTE CALEFFI, Secretario General: saludó a todos los presentes. Resaltó que ha habido cambios por parte de las decisiones de los gobiernos y que hay que estar atentos y aproximarse a ellos para dejarlos al tanto de las necesidades del pueblo.

- PAOLA CARVAJAL AYADA, Ministra de Obras Públicas de Ecuador: reiteró la importancia del diálogo del sector público y privado, por lo que pidió las conclusiones de la asamblea que son importantes para el desarrollo del trabajo. Asimismo, afirmó que el gobierno actual toma con mucha importancia al sector de transportes. Expuso el respaldo al proyecto presentado por el SR. NELSON CHÁVEZ, para que el país sea un exportador de conocimiento.

- PAULO VICENTE CALEFFI, Secretario General: pidió para que se hiciera la foto oficial con todos los invitados junto a la ministra. A seguir, hizo la llamada de los países para verificar el *quórum*, pidiendo a las delegaciones que se levantarán para recibir los debidos aplausos y saludos. ARGENTINA, CHILE, BRASIL, COLOMBIA, ECUADOR, EL SALVADOR, GUATEMALA, NICARAGUA, URUGUAY, así como la representación de la IRU, NO ESTUVIERON PRESENTES VENEZUELA, PARAGUAY, COSTA RICA Y BOLIVIA.

II. Informe de la Secretaria General:

- PAULO VICENTE CALEFFI, Secretario General: invitó a la Sra. Larissa Barreto Revete, Directora Ejecutiva de la CIT, para presentar el informe.

- LARISSA BARRETO REVETE, Directora Ejecutiva de la CIT:
 - Reiteró la actual directiva electa en la asamblea realizada en Montevideo.
 - Las resoluciones aprobadas cuanto al uso de la loga marca y del incentivo del Día del Transporte de Carga y Persona, resaltando, aún, que por iniciativa del Sr. Pedro Lopes, el lunes 25 se realizaría desfile de camiones en su región en incentivo la fecha conmemorativa.
 - Presentó el informe de la participación de los capítulos a lo largo de los 13 años de la CIT.

- PAULO VICENTE CALEFFI, Secretario General: hizo algunas observaciones. Argentina y Brasil tuvieron el 100% de presencia. Recordó que Cuba hizo parte de la CIT representado por el Ministerio de Transportes, pero el gobierno los había prohibido de hacer cualquier votación. Ecuador apenas estuvo ausente en Ginebra en 2014. México estuvo ausente en 2 reuniones. Panamá también estuvo 100%. Paraguay tiene un problema de desorganización en el sector.

- MAURO BORZACCONI, Capítulo Uruguay: mencionó que hará el contacto con la CAPATIT.

- PAULO VICENTE CALEFFI, Secretario General: mencionó que Venezuela también ha tenido dificultad de participar y reiteró que es necesario que los Capítulos envíen un representante en caso que el presidente no pueda estar presente.
 - De las solicitudes hechas a la Secretaria General, el Capítulo Chile solicitó la realización de una fe de errata.
 - Al Director Regional de Centro América, JULIO ARTEMIO JUÁREZ MORAN, se le otorgó poderes para una reaproximación con las entidades de la región.
 - El Capítulo Guatemala pidió la elaboración de una correspondencia al Presidente de la República, y el apoyo a la solicitud realizada a la Comisión Interamericana de Derechos Humanos de la OEA para la realización de una audiencia temática.
 - El Capítulo Ecuador solicitó el apoyo para gestiones de una audiencia papal.
 - La CIT también se hizo presente en las reuniones de la OEA, en los fórums de la Sociedad Civil realizada en Brasilia. Asimismo, los Sres. JULIO ARTEMIO JUÁREZ MORAN y OSCAR GRENALD se candidatearon en la asamblea pasada a representar a la CIT en Panamá.
 - A pocos días en la Sede de la Cámara en Brasilia se realizó el aula magna del MBA GETRAM. Destacó que para los cursos de postgrados en la Universidad de Miami, el presidente del Capítulo Colombia, FREDY CAMILO GARCIA MORENO, es alumno del CELTEM en el corriente año.

III. Informe de los Directores Regionales: Subsecretario General

- MARTÍN SÁNCHEZ ZINNY, Subsecretario General:

Inició el informe aclarando que para quienes viven en la región del Cono Sur las actividades están en baja actividad por el receso diferente de lo que ocurre en el hemisferio norte.

- Por invitación de un organismo internacional, representó al Secretario General en un seminario sobre tecnología de transporte pesado – *HVTT13* -, en la provincia de San Luis, Argentina, dónde hubo bastante representatividad de especialistas, equipos técnicos de la *IRU*, donde se desarrollaron trabajos referente a las innovaciones de transporte de carga en el mundo y que luego fueron publicados.
- En el mes de noviembre, se le invitó a ser parte de un foro - *International Fórum For Road Transport Technology* -, realizadas bianualmente. Informó que las próximas serán en Nueva Zelanda y China porque esos países, así como Australia, Sudáfrica, y los de oriente, son miembros integrantes. Por lo tanto, la CIT ahora está integrada y recibirá de ahora en adelante sus reportes.
- A raíz de una invitación que le hizo Ecuador el año pasado, se realizó un seminario sobre materiales peligrosos a pedido de la cámara local del Ecuador y de las autoridades de transporte del país. De las conclusiones de ese trabajo, surgió el contacto con un foro que es el Acta Bioquímica Clínica Latinoamericana, el cual es un foro de especialistas que se dedican a difundir todas las normativas existentes, en este caso en particular, en materiales peligrosos de alto valor comercial y de alto valor respecto al riesgo de su transporte. **De parte del Acta Bioquímica Clínica, dijeron que pueden dejar disponible un link en la página web de la CIT para contar con toda la normativa y todas las actualizaciones que son a nivel regional y que cuentan con gran participación de la Organización Panamericana de la Salud.**
- Recordó a los Capítulos acerca de la presentación de la Carta de Ginebra a las Naciones Unidas, la cual resume todo aquello que atraviesa nuestra actividad logística y de transporte. Pidió a los presentes que reflexionen acerca de los 7 puntos y vean si representan sus problemas diarios en cada uno de sus empresas y en cada una de sus asociaciones. Se preguntó por qué no ponen esto en el informe la Secretaria, pues da la impresión de que los Capítulos no están haciendo uso de este instrumento. La idea es que los Capítulos tengan instrumentos para presentarse ante sus autoridades y poder gestar sobre todo en el último punto, en la dirección de un ámbito de reunión periódica que evite un divorcio entre las administraciones de nuestras empresas y la de nuestros Estados. Siendo así, llamó a la reflexión si le están sacando frutos a esa herramienta.

-SR. JULIO ARTEMIO JUÁREZ MORAN, Director Regional de América del Norte, Central y Caribe:

- Hizo mención a la otorga de poderes para que pudiera unificar a las entidades de su región él no se considera fracasado en el intento. Realizó una reunión en enero, en la cual participaron MÉXICO, GUATEMALA, HONDURAS y unos invitado de EL

SALVADOR, quienes no representaban en aquel momento a la CIT. Surgieron algunos acuerdos, comunicados mediante acta a la Secretaria General, de algunas **organizaciones afiliadas a la CIT, pero que no han participado y fueron desvinculadas, como es el caso de GRETRUCEX de Guatemala, la ASETCA y la CANATRANS de Costa Rica, por la no participación y se invitó a otras organizaciones que aceptaron la invitación (ASTIC, ATRAPENO de Honduras y GRETEC)**, pero quieren la aceptación de la filiación por vía de la Secretaria General.

- Cuanto a la representación de la CIT en el Fórum de la Sociedad Civil de la Cumbre de las Américas en Panamá, los trabajos y discusiones se dieron todo el día y las conclusiones llevadas al Secretario General de la OEA.

-MAURO BORZACCONI, Director Regional del Cono Sur:

- dejó las reflexiones para los debates entre los países a lo largo de la agenda..

- NELSON CHÁVEZ VALLEJO, Director Regional Andino:

- Preparó un informe con evidencias de la transportación ecuatoriana y las evidencias de la región andina. Dijo que lo haría llegar a todos los presentes para que pudieran debatir al respecto.

EXPOSICIÓN DEL REPRESENTANTE DE LA UNASUR:

-SR. JUAN SALAZAR ÁLVAREZ, UNASUR: aclaró que la UNASUR es un organismo internacional que agrupa a 12 países de la región Sudamérica creado en 2007, con sede en Quito, en la cual hay 12 consejos sectoriales que se dedican a coordinar políticas públicas. Uno de ellos es el Consejo de Planeamiento e Infraestructura el cual tiene una labor importante para coordinar proyectos de inversión en la infraestructura de transportes. Actualmente hay una cartera de 250 mil millones de dólares que se esta impulsando para que los proyectos que son en un 70% transporte-carretero puedan mejorar la conectividad de la región, no solamente por razones económicas, pero por la integración cultural, física, social que esto permitiría. Afirmó que la UNASUR, a través del Secretario General, ERNESTO SAMPER PIZANO, lo ha comisionado para que entregara el saludo a todos los participantes de la asamblea, además de dejar abierta la invitación para futuros contactos y trabajos en conjunto que se puedan realizar. Vio que hay 8 de los 12 países de la UNASUR en la Cámara por lo que esto representa un interés para conocer más de lo que la CIT hace y también estar a disposición en lo que puedan ayudar a difundir y coordinar políticas públicas que puedan beneficiar el sector de transportes de carretero-vial, así como hidrobias y aeropuertos.

- PAULO VICENTE CALEFFI, Secretario General: agradeció y dijo que ciertamente la CIT se integrará a la UNASUR.

Tema 1 – Aprobación de la errata de la Asamblea General de Montevideo:

-LARISSA BARRETO REVETE: Directora Ejecutiva: informó que la errata enviada a todos los Capítulos hizo una corrección cuanto a la resolución nº 6, que hacía mención a otro tema. Cuanto a la solicitud del Capítulo Chile, hubo un equívoco cuanto a la registro de la

intervención del SR. PEDRO CUELLAR con el del SR. JUAN JOSÉ MININI, del Capítulo Argentina, por lo que ella presentó su pedido de disculpas por el error. Sin embargo, como no se obtuvo la aprobación de la fe de errata presentada al Capítulo Chile, ni la manifestación del otro representante del Capítulo Chile, SR. JUAN ARAYA SOFRÉ, **sugirió, por lo tanto, suprimir de la fe de errata el registro del SR. PEDRO CUELLAR, quién manifestó estar de acuerdo.**

- PAULO VICENTE CALEFFI, Secretario General: sometió la decisión a votación, la cual fue aprobada por unanimidad.

- DANIEL INDART, Capítulo Argentina: **hizo una solicitud de agregar en el acta de Montevideo un comentario en referencia al Sistema TIR, el cual se había pedido con anterioridad a la Secretaria General.**

- PAULO VICENTE CALEFFI, Secretario General: sometió el texto para aprobación, la cual fue aprobada. Afirmó que el texto será inserido en una fe de errata.

Tema 2 – Restricciones de camiones de carga en cuanto a sus dimensiones y los horarios en los grandes municipios de Brasil – Sr. Manoel Sousa Jr., Presidente del SETCESP, y Sr. Paulo Vicente Caleffi:

-SR. MANOEL SOUSA JR., Capítulo Brasil: inició relatando que el transporte por carretera de carga en Brasil representa el 60% del movimiento de cargas.

- Hay 168 mil empresas de transportes con más de 1 millón y 200 mil vehículos, así como 850.093 autónomos con 1 millón y 11 mil vehículos; 407 cooperativas con 17 mil vehículos. Ellos representan el 3% del PIB.
- Las dificultades que se presentan son: robo de carga, el cual representó, en 2013, 300 millones de dólares en pérdidas. Como consecuencia, surgieron problemas con las aseguradoras, que a cada día se hace más costoso, lo que representa un 15% de la facturación de las empresas de transportes de carga en Brasil.
- La carga tributaria represente el 53% entre impuestos directos e indirectos de la facturación del transporte carretero en Brasil.
- Explicó que Brasil tiene problemas con la renovación de flotas por más que posea grandes montadoras de vehículos en su territorio. La flota es bastante antigua.: el 44% tiene más de 20 años y el 20% con más de 30 años.
- La estructura viaria en Brasil, existe 1 millón y 700 mil kilómetros de carreteras, siendo que apenas el 12%, es decir, 203 mil son pavimentadas. Mencionó que, de acuerdo a la Confederación Nacional de Transportes, el 38% de las carreteras son consideradas buenas contra el 62% que están en malas condiciones.
- Cuanto a las restricciones, ellos tuvieron un aumento de flota circulante en la ciudad de San Pablo de 7 millones de vehículos para una población de 11 millones de personas. Considerada la mayor ciudad de Sur América, San Pablo tiene un grave problema ya que por día, nacen 546 niños por día mientras que se licencian 1.204 carros y

camiones nuevos por día. Exclamó que la flota de camiones y carros siguen aumentando vertiginosamente y la infraestructura de las vías sigue la misma. Hay problemas serios de congestión. Ellos representan 12 billones de dólares por año en la ciudad de San Pablo, de los cuales, el 10% representa el perjuicio del transportador de carga debido a los congestionamientos. Todas las restricciones que el transportador enfrenta en San Pablo, empiezan a ser copiadas por las demás ciudades del país, a ejemplo de Rio de Janeiro, Curitiba, Porto Alegre, Florianópolis. Las restricciones no presentan una uniformidad. Una de las restricciones es el “rodizio vehicular” para dejar el 20% de la flota fuera del tránsito para autos y camiones. Lo que les queda por hacer es que, en las zonas máximas de restricción de vehículos de carga, poseen un área de 100 km² dónde los vehículos grandes no entran. Explicó que la distribución de las cargas se concentran en la gran San Pablo, alrededor de 40 municipios y en esas ciudades no tienen exactamente las mismas restricciones. En San Pablo el vehículo de distribución puede medir 6 metros 30 centímetros. Por otro lado, en el municipio de Osasco, el vehículo de distribución puede tener 7 metros y 20 centímetros. Es cuando entonces ocasiona problemas no solo de medidas sino de restricciones cuanto a la compatibilidad. Afirmó que toda ciudad con más de 20 mil habitantes deben tener un plan de movilidad urbano.

- El SR. MANOEL SOUSA relató que en una de esas ciudades lo invitaron a participar de una palestra de movilidad urbana en la cual nadie hablaba del transporte de carga, la cual él entiende como ser algo del colectivo ya que la ciudad necesita ser abastecida. En la ocasión, él llamó a la siguiente reflexión: “el día en que ustedes vayan a una farmacia por medicamentos, recuerden que eso no llegó a pío, ni de bicicleta, ni tren, ni metro, pero sí de camión”. Comentó que a partir de entonces, se empezó a tener en consideración todos los problemas relacionados a carga. Asimismo, se logró sensibilizar al prefecto de San Pablo a que se creara la “entrega nocturna” solamente para los grandes centros comerciales, home centers y grandes tiendas de supermercados a dónde los camiones pueden acceder a los estacionamientos. Evidentemente, se tenía en consideración la preocupación con la seguridad y el ruido por el hecho de estar cerca de áreas residenciales. Se hicieron pruebas durante 6 meses resultando ser exitoso. No hubo robos ni reclamaciones durante ese tiempo. Afirmó que el prefecto de San Pablo estuvo en el sindicato SETCESP dónde declaró la entrega nocturna como ley para esos establecimientos. También creó una Dirección de Carga para el sindicato debido a que la prefectura se considera incapaz de tratar de esos asuntos por no tener técnicos especialistas en carga. También crearon una medida padrón de 7 metros y 20 cm para que todos los municipios sean atendidos. Informó que a nivel nacional, se hace necesario crear un padrón de medidas ya que en algunas ciudades se aplican distintas medidas y las empresas atienden a diversas regiones.
- Cuanto a las restricciones de horarios, en la mayoría de los municipios, se dan de 05:00 a 10:00 de la mañana y de las 16:00 de la tarde a las 22:00 de la noche, con excepción de los vehículos de emergencia. Con esas restricciones, los costos usualmente recaen sobre el transportador debido a que los vehículos no podían circular en San Pablo. Por

lo tanto, con esa nueva ley, los camiones pueden circular por la noche en la ciudad. Eso es de interés para el transportador porque el camión rueda 24 horas así como para el comerciante que recibe grandes cantidades disminuyendo el número de personas que necesita para recibir la carga. También es interesante para el gobierno porque se hará uso de las vías en horarios subutilizados entre las 21:00 y las 05:00 de la mañana. Si no se hace de esa manera, los costos seguirán aumentando, así como el valor del flete y el aumento del costo en Brasil.

- Para finalizar, las conclusiones presentadas fueron: el padrón de vehículos; las entregas nocturnas, incluso el sindicato SETCESP llevó una delegación a Nueva York el año pasado para observar el éxito de las entregas nocturnas en aquella ciudad; los terminales de carga que serán objeto de estudio en un viaje que hará con el sindicato al Japón en septiembre próximo, para verificar sus terminales de carga y el funcionamiento del mismo.

- PAULO VICENTE CALEFFI, Secretario General: complementó la presentación del Sr. Manoel Sousa, señalando que el SETCESP es el sindicato más importante de Brasil en número de asociados. Iniciando su presentación, explanó que curiosamente en ciudades pequeñas los alcaldes de Brasil tienen gran fuerza de voluntad al querer que la ciudad sea del tamaño de San Pablo y quieren copiar políticas de grandes urbes y metrópolis para aplicarlos en ciudades chicas como la suya, que posee 100 mil habitantes. Comentó que eso no puede ser así, por lo que se reunió con el alcalde y le propuso la última sugerencia, que aparte de los terminales de carga, como el comercio no abre antes de las 09:00 de la mañana, los camiones solo pueden entrar antes de las 09:00. El comercio trabaja hasta las 19:00 de la noche, y los camiones no pueden entrar después de ese horario. La solución sería que el comerciante vaya a buscar su carga a las oficinas de transporte, ya que al transportista no le permiten realizar su trabajo. El DR. CALEFFI pidió a que se proyectara la Carta de Ginebra para tratar del ítem 5. Solicitó a los presentes que la carta debe ser utilizada para hablar con sus alcaldes porque el ítem cinco habla de esa cuestión: "Las grandes urbes, verdaderas usinas de externalidades de todo tipo, requieren diseños y planeamientos que aseguren un abastecimiento sostenible, amigable y económico." Recordó que eso se registró en la ONU, y es nuestro pedido. **Pidió a los Capítulos que cuando presenten sus reivindicaciones, lleven la Carta de Ginebra.** Afirmó que si no se cuida de esto, llegará un futuro cercano dónde será imposible trabajar con cargas; los alcaldes deben pensar según la dimensión de su región.

- DANIEL INDART, Capítulo Argentina: comentó que en Argentina se encontró una solución parcial: la construcción de un gran centro de cargas que posiblemente para el mes de noviembre, cuando de la realización de la próxima asamblea en Buenos Aires, todos podrán visitarlo, en la cual 220 empresas tendrán espacio para hacer una transferencia de carga y su distribución. Por otro lado, se están ofreciendo a los futuros gobernantes algunos diseños de infraestructura para tratar de sacar a 14 mil camiones que pasan por la zona de Puerto Madero, para que no tengan que pasar por Buenos Aires. En seguida, hizo referencia a un video que fue proyectado para hacer mención al trabajo de los japoneses, quienes dieron autorización para transcribir al idioma español y adaptarlo conforme necesario, para que los presentes puedan tomar conocimiento y llevarlo a sus países para demostrar lo que significa el abastecimiento.

Exclamó que la sociedad necesita saber que todo lo que tienen en sus casas y lo que tenemos alrededor, fue transportado por camiones; es necesario hacer un cambio de paradigmas: no es transportar carga, es abastecer.

- LUIS MARCOS BERNAL, Capítulo Perú: saludó a todos y explicó que al respecto de la exposición de la delegación del Capítulo Brasil, afirmó que la situación ya es una realidad y una amenaza, por lo que considera que los representantes transportistas de gremios de carga al cual él representa, no deben sentirse eximidos de la responsabilidad de generar una corriente de opinión desde la Cámara hacia los Estados porque hay una ausencia de políticas de Estado en el tema de movilidad de transportes. Dijo que la política de Estado actual privilegia al uso privado de los vehículos en detrimento de los medios masivos de transportes. Los Estados no planifican, no hacen planeamiento estratégico, no realizan políticas sostenidas en el tiempo generando ciertas normatividades y amenazas en forma arbitraria. Aclaró que en el caso de Lima, sucedió que un gremio de empresarios del sector industrial cuando le fueron a presentar los saludos protocolares al nuevo alcalde, él anunció que los vehículos de transporte de carga no podrían ingresar en los 35 distritos de Lima en las horas de 06:00 a 09:00 de la mañana y de 18:00 a 21:00 de la noche. Ante el anuncio, los gremios y los transportistas, integraron un frente y como resultado se logró que todo eso se hiciera a través de un estudio técnico que justificara las medidas o que se propusiera alternativas de solución. Exclamó que hay que entender que cualquier restricción hacia el servicio de carga afecta la logística y compromete la competitividad de la industria del transporte. Definitivamente el que hace uso de los medios de transportes va a incrementar el costo por las jornadas nocturnas, y los sobretiempos generan mayores costos; una serie de externalidades que el alcalde no pensó que se iba generar. De esa situación se logró mantener una mesa de trabajo y felizmente los transportistas de carga pueden decir, así como los empresarios también, que esas amenazas se han diluido y que irán realizar un estudio de participación del sector privado cuanto a los términos de referencia para proponer las alternativas convenientes. Afirmó que la amenaza merece incidir en el tema de la Carta de Ginebra y que las políticas de Estado deben privilegiar el transporte masivo y deben generar garantías en el tiempo para que la industria del transporte se desarrolle. Eso merece una opinión de la Cámara. No se puede permitir que en un frenesí, las autoridades ante sí y para sí, decidan regular y restringir. Comentó que el sistema de pico y placa en vez de solucionar el problema, lo agrava la viabilidad en las vías urbanas porque las personas que pudieron acceder a comprarse otro vehículo en Ecuador. Esas son cosas que no se pueden alterar y es lo que se debe informar y solicitar.

- MAURO BORZACCONI, Capítulo Uruguay: Felicitó al Brasil y pidió emprestado el informe presentado por ser muy ilustrativo. Comentó que 44% de la flota tenga 20 años y el 20% de la flota tenga más de 30 años es culpa de los transportistas. Afirmó que cuando amortizan un camión y se lo venden a alguien que puede pagar por la mitad de lo cuesta una unidad nueva, generan la competencia que después todos dicen ser desleal. Ellos compiten contra quienes les facilitaron los vehículos. Explicó que lo primero que habría que hacer, tal como se hace en Europa y en los Estados Unidos, que después de los 10 años el camión se va del país o se va a la chatarra. Llamó a la reflexión que si quieren seguir generando competencia desleal, que sigan vendiendo unidades de ómnibus de pasajeros, de taxis, o de camiones a mucho menos del

costo. Asimismo, afirmó que quienes gobiernan en materia de transporte no saben nada y se asesoran mal; los empresarios son quienes deben asesorar porque los asesores que van tomando de a poquito lo que a cada uno de su sector le dice se hace una composición de lugar creyendo que está vertiendo en lo que efectivamente sucede y como se soluciona.

A modo de ejemplo, en Uruguay hace 10 años están empezando con las zonas de actividades de logística para sacar a los camiones pesados de Montevideo. Al mismo tiempo, nadie mira que van a faltar conductores porque vas a precisar el conductor para el camión pesado y, además, si cada camión lo vas a tener que dividir en dos o en tres, vas a precisar más conductores, más ayudantes, y se va a encarecer tal cual decía Brasil. Y por último, las ciudades que tienen muchos autos, es porque el transporte urbano no es efectivo o eficiente. En cualquier país desarrollado, la gente anda en cualquier transporte público que sea bueno y rápido porque hoy se demora más andando en auto que andando en una vía rápida. MAURO solicitó que en lugar de pedirle tanto a las autoridades, tendrían que pedirle a nosotros mismos a ser más eficientes a la hora de llegarle al Estado y marcar presencia más fuerte. Recordó que en Brasil, recientemente hubo paros y huelgas y tuvieron que salir a despejar las rutas porque si no, no se abastecían las ciudades. Exclamó que siempre olvidan la fuerza que tiene el transporte y la representatividad que. Dijo que cada uno tiene una tarea mucho más ardua en su propio país para revertir esta situación. Exclamó a que dejaran de importar camiones usados de Europa y Estados Unidos ya que estamos generando la competencia desleal nosotros, no lo está generando más nadie. No permitamos más que los vehículos sean eternos, con 20 o 30 años; no se puede seguir importando vehículos usados para que nos sigan haciendo la competencia.

-JAIME JAIME DELGADO, Capítulo México: Expuso que en México tienen los mismos problemas que todos los países en cuanto a los camiones que no pueden entrar a la ciudad y lo están copiando otras ciudades. Afirmó que están trabajando con las autoridades para revisar a todo el irregular para que se regularicen. En la parte de autobuses ya hay un convenio con las autoridades dónde los autobuses no les pueden dar placas a los que tengan más de 15 años. En cargas hay un proyecto de las autoridades dónde lo quieren hacer a 20 años. Divulgó que acaba de salir el decreto donde hay un programa conocido como chatarrización, un proyecto para la renovación del parque vehicular que afecta mucho al sector porque hay autobuses de más de 20 años y lo quieren limitar a 20 años. Sin embargo, explicó que hay ciertas asociaciones, como cámaras que han surgido, aparte de la formal que era CANACAR, que están en contra de esa normatividad. JAIME DELGADO aclaró que ya están operando el nuevo proyecto lo que sería muy bueno que se le pidiera a las autoridades para apoyar esos beneficios para que el parque vehicular se renueve constantemente. Los beneficios en cuanto a contaminación, cuanto a admisiones, son más oportunos y bajan los costos en cuanto al consumo de combustibles. Afirmó que hay que frenar la importación de esos vehículos provenientes de Estados Unidos y Europa, los programas de renovación vehicular pueden aportar mucho. Él puso el tratado a la orden.

- MARTÍN ROJAS, IRU: Como miembro de la ATA (American Trucking), tuvo el gusto de recibir al SR. MANOEL y a su grupo en Nueva York para platicar un poco del tema transporte urbano. En la ciudad de Nueva York se trató este tema primero por parte de la autoridad con imposición de un marco regulatorio en cual se peleó primero y que luego, a través de un

impulso de estudios académicos que se hizo con la Universidad de Rutgers, en New Jersey, y trabajando conjuntamente con La Asociación Estatal de Nueva York de Transporte, se llegó a un acuerdo en cómo implementar algunos procesos. MARTÍN ROJAS aclaró que ese tipo de sistema no es para todos. Es para algunos tipos de operaciones que están surtiendo a farmacias, como es el caso de la empresa *Duane Reed*, en Nueva York. MARTÍN ROJAS se ofreció a recibir a aquellos que quieran hacer alguna visita de ese tipo porque la oportunidad que tuvo SETCESP en participar y en recibir esa información fue de mucho uso. Acerca del modelo de Japón, mencionado por el SR. INDART, de Argentina, comentó que también tiene una buena relación con *Japan Trucking Association*, pero que es un modelo que requiere una inversión enorme en los sistemas de distribución. Dijo que cada país puede utilizarse de estudios académicos. En referencia a lo que dijo MAURO, exclamó a que no usen asesores que no saben nada del tema sino que vayan a los asesores que conozcan del tema dentro de un proyecto innovador y dónde haya una constancia de estudios. Opinó que en México, lo del número de las placas fue un fracaso total porque la gente obtuvo más automóviles con una placa distinta, entonces el resultado fue mucho peor. Reiteró que son políticas que tienen que ser visto, pero que todos deben apoyarse mucho más en las relaciones con grupos académicos para impulsar esto.

-Coffee Break

Tema 4 – Tráfico de drogas internacional, solicitud del Capítulo Ecuador. Sr. Mayor José Luis Villacis Bonilla del Ministerio del Interior del Ecuador:

- NELSON CHÁVEZ, Capítulo Ecuador: explicó que pidió el tema porque este es un problema a nivel mundial y no apenas de Ecuador. El tráfico de drogas ocasiona la prostitución, robos, secuestro, por lo que enviaron una comunicación al Ministro del Interior. Pidió que se leyera la comunicación y enseguida se le diera la palabra al SR. JOSÉ LUIS VILLACIS.

- MARTÍN SÁNCHEZ ZINNY, Subsecretario General: hizo la lectura de los últimos párrafos de la comunicación enviada.

- MAYOR JOSÉ LUIS VILLACIS BONILLA, Ministerio del Interior del Ecuador: Saludó a todos los directores y presentes. Llevó el saludo fraterno y cordial del Ministro del Interior que no pudo estar presente por tener una reunión de emergencia en la UNASUR, de igual forma, como ya lo manifestó el SR. CHÁVEZ, el tema de narcotráfico a nivel mundial es de suma importancia que afecta la seguridad ciudadana y temas de salud pública y otros aspectos que marcan el desarrollo normal de las actividades económicas de los países. Expuso los siguientes puntos:

- El Ministerio del Interior, a través de la Policía Nacional y su Dirección Nacional de Antinarcótico, es la encargada de dirigir las operaciones, el control y la investigación de todos los casos sobre el narcotráfico en el territorio nacional. Ya ha sido reconocida a nivel internacional acerca su efectividad en el combate al narcotráfico mediante estudios internacionales y eso les da el aval de ser considerados uno de los mejores servicios de antinarcóticos a nivel del mundo.



- Gran parte de la droga de la región que sale a destinos internacionales es producida en países como Colombia, Perú y Bolivia. Esta, a su vez, es destinada a Ecuador como un punto de trasiego. El estudio de la Organización Mundial de las Naciones Unidas determina que alrededor de 48 mil hectáreas son producidas en Colombia anualmente, mientras que 40.800 mil en Perú y 23 mil en Bolivia. Mucha de esta droga es transportada a otros países utilizando los puertos, aeropuertos y carreteras. Desde los puertos gran cantidad de la droga es destinada a Europa, a Asia, a África, al Centro y Norteamérica.
- Los mecanismos y las formas para el tráfico de drogas son variados. Se utilizan del transporte aéreo, marítimo y terrestre, como de sumergibles, por ejemplo.
- La corrupción que se produce o que provoca este tipo de actividades es un problema que se transforma o se le puede observar en los altos niveles de tensiones y de aprehensiones de sustancias.
- El combate eficiente nos permite identificar algunas tendencias: tenemos los cultivos ilícitos; laboratorios de purificación, bodega de acopios, embarcaciones marítimas, contaminación de container y correos humanos que se utilizan en los os aeropuertos del país principalmente, los semi-sumergibles, aeronaves no autorizadas; el desvío de precursores químicos y lavado de activos que hoy en día constituyen uno de los principales problemas para las investigaciones policiales.
- La aprehensión de drogas en nuestro país ha sufrido un incremento en los últimos cinco años. Existe una línea de tendencia al alza tomando en consideración que en el año de 2010 no llegaba ni 20 toneladas de drogas de los que se incautaba. Llegando hasta la presente fecha, a una cifra récord en nuestro territorio nacional de 61 toneladas incautadas el año pasado. Y en lo que va de enero hasta mayo de 2015 ya tenemos casi 34 toneladas de drogas que han sido incautadas en diferentes operativos policiales.
- Las sustancias que entran con mayor frecuencia a nuestro país para ser destinadas a su tráfico son la cocaína, la heroína y la mariguana. De eso nosotros hemos obtenido resultados operacionales que han permitido demostrar los modos de ocultamiento de esas sustancias. Una de las formas más comunes es el transporte. Se han detenido varios vehículos transportando grandes cantidades de cocaína desde Colombia hacia el territorio nacional o, a su vez, desde el vecino país de Perú hacia el Ecuador por los pasos de intervención permanentemente a través del grupo especial móvil antidrogas en estos puntos del país. Por otro lado, en los aeropuertos y de los correos humanos se encuentra con la unidad de información aeroportuaria, la misma que se encarga del control de las mulas que pretenden sacar las drogas desde nuestro país.
- En lo que se refiere al tráfico internacional, contamos con unidades especiales reconocidas a nivel internacional que organizan coordinaciones permanentes con sus países para combatir este flagelo. Los contenedores que llegan o salen de nuestro país llegan sanos hasta a autoridad portuaria, pero aquí se utilizan de la técnica de gancho ciego. Las organizaciones han reclutado a personas en el interior justamente de los

puertos del Ecuador a quienes por ciertas sumas de dinero los reclutan. Ellos facilitan la actividad ilegal al clonar los candados de seguridad de los contenedores, y una vez que ya están adentro en los patios se viola estas seguridades y se ingresa la droga. En otras ocasiones, ya directamente en el contenedor desde su lugar de origen, la droga ya ha sido modificada y en ese lugar ya se ingresa la sustancia que será transportada ilícitamente. En otros caso, la droga está siendo trasladada desde alta mar a través de embarcaciones más pequeñas que salen hasta aguas internacionales entre las Islas Galápagos y Centroamérica. Y a su vez las drogas son trasladadas a embarcaciones más grandes que llegan hasta esos países de Centroamérica dónde son acopiadas y trasladadas por vías terrestres hasta México y posteriormente a Estados Unidos. Es necesario saber que en nuestro territorio nacional se ha procedido a la incautación de varias avionetas de bandera internacional. Las mismas que ingresan a territorio internacional con aprovisionamiento de combustibles, dinero, teléfonos satelitales y en muchas ocasiones ciertos pedidos por parte de organización criminal, utilizando pistas de aviación no controladas.

- Actualmente contamos con un nuevo código orgánico penal, que ha incluido nuevas figuras legales que nos han facilitado el combate al micro tráfico, al narcotráfico en aspectos esenciales y fundamentales. El lavado de dinero es uno de los problemas más graves que tenemos en nuestro país, pero ese sistema legal y el sistema investigativo que tenemos a través de la Unidad de lavado de Giros de la Dirección Nacional de Antinarcóticos ha permitido la incautación de varias propiedades y de bienes inmuebles y de bienes materiales y de grandes sumas de dinero. se sigue intercambiando información con agencias de los países vecinos para el combate al narcotráfico.

- LUIS MARCOS BERNAL, Capítulo Perú: comentó que Perú no escapa a este tipo de cosas y el aspecto que hace más daño a la industria del transporte es el lavado de activos que es destinado a las empresas o al sector. Considera que sería interesante que los gremios de nuestros países se agencien la información de las unidades respectivas que tienen que ver con el narcotráfico y puedan remitirlas a la Cámara a fin de que estos estén en dicho portal. Afirmó que en la legislación peruana se establece que no van a ser autorizados empresarios que hayan tenido juicios y sanciones por temas de narcotráficos. Esto va ayudar al sector privado a transparentar y a sincerar las actividades de narcotráfico. Aclaró que no van eliminar el problema, pero es un tema para nuestro organismo de permiso de transporte terrestre internacional; las autoridades competentes de transporte tienen que tomar en consideración a fin tercer algún veto o alguna oportunidad de no permitir que estas empresas ingresen a un grupo de transporte y realicen una competencia desleal en virtud que su actividad principal de lavar el dinero proveniente del narcotráfico. Lo dejó como una propuesta para proceder a su evaluación.

- NELSON CHÁVEZ, Capítulo Ecuador: **propuso que este tema se trate en el seno de la OEA.** Afirmó que se busca por una solución global y esa únicamente la podemos considerar en organismos grandes. **Él irá mocionar la redacción de una propuesta como resolución de la Cámara pidiendo que se nos permita una asamblea para tratar este tema en la OEA y que necesitamos del asesoramiento de la organización como tal.**

- PAULO VICENTE CALEFFI, Secretario General: afirmó que la Secretaria General considera el tema muy importante. Comentó que en su empresa, en Brasil, se están utilizando de sus navieras en Amazonia y la empresa se siente perjudicada, incluso con la posibilidad de cerrar las puertas porque los funcionarios son tentados a servirse de mulas. Comentó que si la asamblea lo aprueba, haremos llegar a la OEA manifestación de la Cámara Interamericana en el sentido de unir esfuerzo y conocimientos con los de la OEA. Explicó que es interesante utilizar la CIT porque si se utiliza una entidad de algún país puede haber una retaliación. Podemos tener elementos del narcotráfico dentro de nuestra organización sin saberlo, pero si se usa a la CIT como instrumento para tratar el tema junto a la OEA tendremos éxito. Propuso que se acepte la sugestión de NELSON CHÁVEZ VALLEJO y que se lleve el tema para tratar junto a la OEA. **Sometió a votación de la Asamblea la moción, la cual fue aprobada por unanimidad.** El DR. CALEFFI agradeció la charla al MAYOR JOSÉ LUÍS VILLACIS BONILLA, pidiendo que lleve su saludo al Ministro.

- NELSON CHÁVEZ, Capítulo Ecuador: afirmó que la comunicación se va a enviar y va a estar respaldada por todos. **Pidió que el Ministerio del Interior del Ecuador nos acompañe en la OEA. MAYOR JOSÉ LUÍS VILLACIS BONILLA aceptó la invitación.**

Tema 3: Problemáticas de pesos y dimensiones en América Latina, solicitud del Capítulo República Dominicana,

- RICARDO DE LOS SANTOS CHEVALIER, Capítulo República Dominicana: saludó a los presentes y extendió un caluroso saludo del presidente, el Licenciado BLAS PERALTA PERALTA, al mismo tiempo en que presentó sus excusas ya que tienen el problema con Haití. El SR. PERALTA tuvo que salir a Haití para resolver el problema de los transportistas ya han tenido a transportistas desaparecidos de más de 2 años, sin que se haya dado alguna explicación; no ha aparecido ni el transportista, ni el camión. Informó que hablarían sobre Haití excusándose de que no tocar el tema central, de modo a que los presentes sean porta voces y en lo que puedan ayudar, ayuden, ya que República Dominicana ha sido perseguida por las grandes potencias, dónde los han acusado de maltratar a los haitianos; Externalizó su padecimiento a todos los representantes de Centroamérica y agradeció por estaren utilizando la mano de obra haitiana. Afirmó que es un peso que tienen sobre sus hombros ya que son dos países que compartimos la misma isla, pero con costumbres diferentes. Propuso que, como están tan preocupados por el problema haitiano, que a los haitianos se les otorgue un pasaporte mundial y que el haitiano se vaya a vivir en el país que considere y que no todo el peso vaya a los hombros de República Dominicana. Exclamó que quieren llevar a los haitianos a Europa y a los Estados Unidos, quienes son los principales persecutores, los principales que han intentado injerir sobre la soberanía de República Dominicana. Eso sería la solución al problema. Cuanto al tema de la agenda, expuso lo que sucede en su país con el problema de peso y dimensión. A diferencia de muchos países, República Dominicana no tiene un Ministerio de Transportes, pero al contrario, poseen 5 instituciones gubernamentales que son los encargados de organizar tanto el transporte de carga como el transporte de personas. Explicó que las 5 instituciones tienen un mismo rango, pero, dentro de ese desorden, se sienten satisfechos porque, al oír las estadísticas de Brasil los llenó de preocupación al saber que Brasil tiene un parque vehicular el cual creían ser más avanzado, pero lamentablemente vieron que

Brasil está más atrasado que el de República Dominicana. Comentó, además, cuando vio que en Brasil el 56% por ciento de la producción aproximadamente, lo cubren los impuestos; afirmó que la realidad es otra y dentro de su desorden. Explicó que en República Dominicana no hay regulación para peso ni volumen. Allá la regulación de peso y volumen es la capacidad del camión. Comentó que los camioneros han tenido que ingeniárselas porque si la limitación es el camión, ustedes saben que los camiones tienen diferentes estructuras por lo que han tenido que ir ingeniándolas para modificar esas estructuras para hacer camiones más resistentes para así mantenerse en el mercado. Es la realidad de República Dominicana. Pidió a los países que tienen control de pesos y volumen que compartan su realidad con ellos para que regresen instruidos a su país porque en ese sentido, afirmó RICARDO, ellos están “como chivo sin ley”.

- JORGE RENATO CHÁVEZ ORTIZ, Capítulo Ecuador: afirmó que el tema en Ecuador y en la comunidad andina es preocupante. Informó que existe una normativa general de la Comunidad Andina, la Decisión 399 y la Decisión 491, que tratan de pesos y dimensiones. Esta normativa tiene más de 25 años de creación en la cual habla de 18,50m en culminado del tracto y el remolque, de 2,60m en el ancho y de 3,10 en el alto. En cuanto al alto, afirmó RENATO, es algo que no tiene mucha lógica ya que ahora la mayor parte de contenedores que circulan tanto en la parte marítima como en la parte terrestre, tienen 3 metros de alto, más el remolque que tiene aproximadamente 1,50, un culminado la altura da unos 4,50 o un poco más. De esa manera estamos infringiendo la normativa andina. En cuanto a lo largo, la normativa ecuatoriana habla de 20,50, mientras que la Comunidad Andina habla de 18,50, nos estamos excediendo. Asimismo, explicó que en el tema peruano las dimensiones son todavía más amplias. Hace aproximadamente 2 años se firmó un convenio entre autoridades binacionales entre Perú y el Ecuador, en la cual permitía circular con furgones extra dimensionados a la normativa andina y a la normativa ecuatoriana. Pero se dio un problema. Como la legislación nacional no permite los remolques con más de 13,50 metros y un máximo culminado de 20,50, nuestra autoridad nacional no permite matricular los remolques, es decir que no podemos competir con las flotas peruanas viniéndose a dar una competencia desleal con los vehículos que entran desde Perú. RENATO afirmó que es importante que la normativa de cada país, como la normativa andina sea modificada porque es obsoleta. Tanto las dimensiones de la capacidad de carga de la modalidad marítima y la modalidad aérea han aumentado, y en la modalidad terrestre en lo que compete a la Comunidad Andina, estamos quedando atrasados. Exclamó que sería importante que la CIT genere documentos o un acta ahora que inclusive la Ministra que estuvo aquí presente y afirmó que le iba a dar una gran relevancia a las conclusiones que salgan de este foro y exhortar para que en un breve tiempo estas dimensiones y normativas sean modificadas, Hay muchos de los equipos que no se encuentran en nuestro país como son los furgones refrigerados, sino que los tenemos que importar de los Estados Unidos en su mayoría, y, además, en los Estados Unidos y en Europa ya no fabrican furgones refrigerados de 12 o 13 metros. Solo se pueden conseguir superiores a 15 metros o más. Comentó que con esta normativa nacional ya no pueden importar estos equipos, lo que pueden hacer es que, a los que son preexistentes, tratarles de darles alguna funcionalidad, pero ya son equipos obsoletos para emplear los servicios que requieren una logística de manejo de perecibles.



- LUIS MARCOS BERNAL, Capítulo Perú: comentó que el acuerdo se firmó en la ciudad de Cusco hace algunos años y a través de las autoridades competentes de transportes se convenio permitir que la longitud de las unidades vehiculares, que realizan las actividades de servicio de transporte terrestre internacional entre Perú y Ecuador, puedan realizar esta operación sin ningún problema. Afirmó que, como país, no tienen problema; el problema parece interno. Comentó que habría que separar la norma nacional de la norma supranacional. Dijo que lo que hay que mejorar es la facilitación y en la flexibilización y en la reducción de los sobrecostos del transporte terrestre entre los países que forman parte de la comunidad americana. Afirmó que podrían señalar una serie de inconvenientes, pero prefieren que sea las instancias de las mesas binacionales y, en el extremo, se modifique la Comunidad Andina de Naciones en acciones efectivas. Están de acuerdo a que se exhorte a la Secretaria General de la Comunidad Andina a fin de revisar la norma de pesos y dimensiones vigente. Asimismo, llamó la atención para el tema de los pasos por ser un tema permanente y constante que deben, entre los privados, generar condiciones a fin de proponer a las autoridades estatales cuando se realicen las Mesas Binacionales, que son las instancias en las que las autoridades de transporte terrestre adoptan acuerdos.

- LUIS ORLANDO RAMÍREZ VALENCIA, Capítulo Colombia: expuso que nosotros siempre pensamos que hay que racionalizar el tema de los pesos brutos vehiculares y todo tipo de configuraciones, pero en Colombia existe un problema con la configuración de los vehículos de bajo tonelaje, es decir, de los 10.500 kilos para abajo. Mencionó que el problema es que en algunas instancias del mercado internacional de vehículos están tratando y presionando los gobiernos para que esos vehículos transporten más tonelajes. Los matricularon con un tonelaje menor, pero les están permitiendo a los vehículos de 10 mil 500 kilos transitar hasta con 16 mil kilos. Primero, esto va en contravía de las mismas configuraciones técnicas y de la ficha de homologación de los vehículos. Segundo, esto va en contravía de la seguridad vial ya que esos carros no fueron construidos para altos tonelajes. Tercero, van en contravía de la malla vial de los diferentes países. Han tenido ese problema en Colombia, el gobierno sacó una Resolución que es la 2308. Esa Resolución está permitiendo transitar con alto tonelaje a los vehículos que son diseñados para bajo tonelaje. Es una observación que les hacemos a los demás países en los vehículos de bajo tonelaje porque es un riesgo para la seguridad y el mercado no puede ir en contra de la seguridad vial en ningún caso.

- JORGE RENATO CHÁVEZ ORTIZ, Capítulo Ecuador: comentó acerca de la intervención de Perú, afirmando que es importante saber que la ley supranacional que está sobre los binacionales y sobre la legislación nacional es la normativa andina, es decir que si están circulando sea binacionales o nacionales haciendo transporte internacional ya estaríamos agrediendo la normativa andina, por eso se exhorta a que sea modificado esto. Por otra parte, el capítulo quiere ser solidarios con la República Dominicana sobre el tema de su vacío normativo, legal y operativo y también mocionar una mesa taller para alimentarnos y crear un pequeño proyecto para que puedan desarrollarlo en su país.

- JULIO ARTEMIO JUÁREZ MORAN, Capítulo Guatemala: dijo que los gremios en Centroamérica han sido celosos de mantener los pesos adecuados porque quieren tener buenas carreteras. Afirmó que si nosotros mismos provocamos que la gente o los transportistas anden con sus

medios de transportes sobrecargados las carreteras se dañan y a la larga las pérdidas son mayores. En Centroamérica hay una Ley de Pesos y Dimensiones que establece, por ejemplo, para el camión de dos ejes 5 mil kilos para el eje direccional y 8 mil kilos para el eje trasero. Luego, para el T3S2, 5 mil kilos para el eje delantero y 8 mil kilos a cada uno de los otros 4 ejes, lo que da un peso total vehicular con carga de 37 mil kilos. Eso nos permite transportar un promedio de 22 toneladas métricas. Funciona normal en Centroamérica en los 6 países, incluyendo a Panamá. JULIO ARTEMIO JUÁREZ MORAN entregó una copia de esos reglamentos a la delegación de República Dominicana para que les pueda servir como punto de partida para poder trabajar una ley que les permita estar controlados. En cuanto a las dimensiones, la altura máxima que se autoriza en el reglamento es de 4 metros con 15 centímetros.

- MAURO BORZACCONI, Capítulo Uruguay: tocó dos temas. El primero, en relación a los Pesos y Dimensiones. Dijo que ya hace muchos años de Mercosur, se discutía cual sería el alto, el ancho, lo largo y el peso que tenía que tener un camión y por lo que se podía circular en el Mercosur. Demoramos años en ponernos de acuerdo y, mientras que nosotros discutíamos eso, los ferrocarriles y los barcos no lo discutían y se llevaban la carga. Exclamó que somos un medio de transporte pulverizado; somos el único medio de transporte que llegan a cada rincón y a cada ciudad de cada país. Ningún otro medio de transporte lo puede hacer, por lo tanto, somos los más efectivos y somos los más caros. Comentó que en Brasil están con el tri-millón en los 80 mil kilos; en lugar de agregar flota bajamos precios porque es bueno al principio; tengo el vehículo con mayor capacidad de carga, con mayor volumen, gano el cliente, cobro una tarifa diferencial que me sirve y al año ya hay mucha competencia y hay que hacer lo mismo, la tarifa bajó, hay menos trabajo, las rutas se destruyen. Exclamó que, más allá de todas las formas que cada país adopte, deberíamos unificar un criterio y decir "Señores, queremos llevar 28 mil quilos de carga útil, con esta tipología de camión que tiene que ser tantos caballos a vapor". Si los camiones ya tienen 18 X 60, lo aumentaremos a 19; no somos ferrocarriles. Afirmó que nosotros no tenemos que hacer beneficencia con la venta del servicio; nosotros tenemos los camiones para ganar plata. Afirmó que no le ve la lógica al negocio en ponerle a cada día más carga, más valor, más volumen, pagamos más seguros, rompemos más la ruta, gastamos más cubierta, gastamos más. Afirmó que cuesta entender la lógica del transportista que defiende cargar más kilos en lugar de cargar menos. Tendríamos mucho menos trabajo si cargáramos menos quilos que si cargamos más. Comentó que Uruguay pondrá en práctica el horario de conducción de los choferes. Y ahí va haber otro cuello de botella, sobre todo para todos aquellos que hacemos transporte internacional que cruzamos la frontera para ver cómo va a controlar cada uno a la bandera extranjera; los tiempos muertos en la frontera. Son pasos de frontera y no estacionamientos de frontera. Ustedes se imaginan que llega un barco y por demorar en descargar en más de los tres días que otorga descargarlo cobrarle treinta mil dólares por día y nosotros de repente tenemos camiones, doscientos camiones esperando para cargar y descargar el barco que demoran seis, siete, hasta ocho horas hasta días están cargados y nadie paga ni la hora ni el día de espera ni nada. Si alguien lo cuantificara le sale mucho más caro pagar la hora o el día de espera de un camión parado o de cientos de camiones parados que pagar el día del barco. Exclamó que los transportistas no tenemos esa unión y los puertos, generalmente, miran de los muelles hacia el agua y no de los muelles hacia afuera. Entonces, tenemos cientos de metros de muelle y unas puertitas para entrar y tres balanzas para que



entren. En mi país son cientos de camiones. Entonces, nadie está preparado para que el transporte funcione de una manera eficiente y efectiva. Nadie nos paga los tiempos muertos; llegamos a una frontera, llegamos a una ciudad a las ocho de la mañana y nos vamos a las seis de la tarde. Quién va a pagar cuando el chofer no pueda salir porque se le cumplió el horario del día de trabajo y ya no puede salir hasta el otro día. Y a cada día se nos agrega más problemas. Dijo que muchas veces ve que se discuten sobre temas que no son relevantes siendo que el problema está mucho más allá de lo que estamos terminando de discutir. El transporte hoy es malo, es pésimo. Cobran los seguros mucho más caros, tenemos camiones mucho más caros, llevamos cargas mucho más caras y para asegurarnos un camión, además ahora en Uruguay y en varios países más de la región del Cono Sur, piden el GPS; es un incremento porque para asegurarme me obligan a que pague el GPS, que sale a 100 dólares por mes. O sea que al seguro le estoy agregando más 1.200 dólares por año, por unidad que tengo. Exclamó que hay que aprender a defender el fondo del sistema operativo que tienen y no vivir quejándonos sin hacer nada. Exclamó que venimos a estas reuniones para hacer terapia de grupo, nos contamos los problemas y nos vamos como vinimos, pensando que nos descargamos y solucionamos algo y no solucionamos nada. Hasta que no lleguemos a un acuerdo de un tema y que todos los países puedan plantearlo ese mismo tema. Acerca del Operador Económico Confiable o el Operador Económico Habilitado se preguntó de qué sirve si se llega a la frontera y no hay sanidad y el camión se queda 8 horas. Afirmó que es mucho más simple lo que tenemos que resolver. Facilitamos nuestra competencia. Llamó a que saquemos esas normas de los países y peleemos para que eso pase. Los empresarios venimos a defender el bolsillo, la plata, el vil metal. No somos una ONG, acá venimos a defender las empresas, por lo tanto, lo que tenemos que hacer es hacer efectivo nuestro trabajo. Basta que solamente ponernos de acuerdo en un tema por reunión y llevarlo adelante. En cuatro reuniones resolvemos cuatro temas. Invitó a que seamos efectivos o eficientes, planteemos lo que tenemos que plantear y hagamos lo que tenemos que hacer.

- PAULO VICENTE CALEFFI, Secretario General: **dijo que la ponencia de MAURO será transformada en un escrito y pedir su firma de lo que puede estar escrito y hacer de eso una divulgación de la CIT por ser muy importante. Afirmó que, por el tema ser específico de cuatro países Colombia, Perú, Ecuador y Bolivia y porque la entidad ANDINATIC hará una reunión la próxima semana, eso se tratará en esa reunión. Entonces no es una normativa de todos los países y si un ajuste binacional, por lo que no se necesita una moción.**

Tema 5: Conferencia acerca del Derecho del Transporte, solicitud de los Capítulos Argentina y Perú – Dr. Juan José Minini y Dr. Martin Ojeda Trujillo:

- MARTIN OJEDA TRUJILLO, Capítulo Perú: Saludó a todos los presentes y a la junta directiva. Dijo que se reunió en Argentina con el Dr. Minini gracias a su gran exposición que realizó en Uruguay. Comparte la posición de Mauro de no participar de terapias de grupo y ser proactivos según la decisión latinoamericana de incentivar soluciones al transporte terrestre. Comentó que la CIT ha sido muy proactiva y evolucionado en temas administrativos, logísticos y tributarios; todos escuchamos a aprender a defender el derecho. Y el derecho quieran o no, como decía un profesor, son normas, valores y costumbres. Y en el transporte terrestre, como

se va internacionalizando se tiene que conjugar esas ideas y cuando sabemos que los valores y normativas y costumbres en el transporte terrestre se tienen que unificar y no hacer terapias de grupo, si no a que aprendamos a defender el derecho de manera internacional. Hay que defender las aplicaciones normativas que tenemos en la ALADI, que tenemos en la CAN, que la CIT sirva de trampolín a defender los derechos normativos de todos los países involucrados. Comentó que sabemos todos que el servicio de transporte es una necesidad primordial en la economía nacional e internacional. Es el motor desde el punto de vista del transporte que impuso el desarrollo tanto de personas, cargas y de todo tipo de recursos. Cuando analizamos la problemática del transporte desde el punto de vista del derecho, buscamos análisis y respuestas a dicha problemática, escuchamos el tema de pesos, de circulación, el de drogas y todos tenemos la misma posición, pero todos estamos escuchando respuestas distintas en los Estados de Brasil, Guatemala, Ecuador, Perú, etc. Sin embargo, cuando tratamos de resolver el problema del derecho de transporte cometemos el error como Estado de ver el derecho administrativo, el societario, el civil y buscamos aspirinas para buscar una interpretación a una solución. Busquemos el ejemplo en la Haya porque ya los derechos humanos se han establecido bajo principios. Y esos principios tienen respuestas contundentes en base a su organismo. Cada Estado sabe que el pronunciamiento de la Haya es el derecho del ciudadano, o de una nación sobre otra, sobre determinados principios constitucionales. Cuestionó si han visto en el derecho del transporte a un organismo que diga esta es la posición que se debe respetar al empresario del transporte terrestre en tal país. No la tenemos no porque sea culpa de la organización, pero porque no le hemos dado la prioridad al derecho del transporte a nivel nacional e internacional. Actualmente, ante los cambios normativos en cada país, vemos que la respuesta del Estado a determinada norma depende de una interpretación porque se originan vacíos legales y se originan problemas en la actividad del transporte terrestre al envés de simplemente agarrar una norma que podría dar la solución. Lamentó que cuando vienen a hacer terapia de grupo no se le da la solución que se debería dar porque aún no cuentan con un objeto y principios del derecho del transporte que vinculen tanto al transporte terrestre, al transporte aéreo, al transporte marítimo. Como conclusión, el derecho del transporte terrestre por su particularidad es un derecho positivo independiente de cualquier otra rama del derecho. Y para darle la importancia al caso, se debe evaluar que en esa crisis normativa necesitamos un trampolín que, acaso considera él que pueda ser la CIT, para que todas estas situaciones y conclusiones sean elevadas a documentos y que se establezcan parámetros y que se creen los principios básicos de ese transporte que lamentablemente no existe. Afirmó que no existe ninguna universidad en el Perú que establezca principios básicos de ese transporte en ninguna universidad. Tenemos la suerte que puedan existir ingenieros de transporte, pero como decía un amigo suyo, “zapatero su zapato”. El ingeniero, el abogado o el contador tendrán sus propios principios para resolver sus problemas. En este canario de crisis, en que el vacío es dejado por la normatividad privada, se llena de interlocutores estatales o intervenciones estatales, es necesario que se maneje una respuesta jurídica específica en el campo del transporte terrestre. Pidió a que busque una solución concreta a este tema.

- JUAN JOSÉ MININI, Capítulo Argentina: saludó a todos. Dio algunas enunciaciones de cómo funciona el derecho del transporte: existe el derecho del transporte en el contrato de transporte; en el contrato de locación de obra; en el contrato de locación de servicio; en el

contrato de carta de porte; en el contrato de transporte benévolo; en el contrato de transporte internacional; en el contrato de las obligaciones de la mercadería si llegan o no llegan, responsabilidad, seguro, todos ellos rayanos y convergentes de toda ramificaciones del derecho. Introducirse en ese túnel jurídico del derecho del transporte es conocer las relaciones de transporte de miles de operaciones que realiza el transporte terrestre, de miles de operaciones que realiza el transporte de personas, esa traslación de personas y cosas que nos lleva a millones de contrataciones. Dando un hipotético caso de un choque. Verán cuantas relaciones y disciplinas del derecho del transporte y ramas del derecho tenemos. Suponiendo que un camión con 20 toneladas va a cruzar la frontera y lleva toda su documentación va por una avenida con semáforo verde y en una intersección, como ocurre a diario en todo el mundo, se le cruza un vehículo con luz roja. El instinto del conductor profesional intenta esquivarlo, le pega en el guarda barro trasero; el vehículo vuelca, se lleva una columna de luz, la columna cae en un quiosco de diarios y se desparrama toda la mercadería. Fíjense cuantas ramas del derecho incursionan en el derecho del transporte: primero, la parte penal, si se lesionó el del auto. Segundo, la parte penal si el del auto cruzó con la luz roja si es dolo, es culpa o es dolo eventual; tercero, el derecho de contratación. ¿Qué pasa con la mercadería?, ¿qué pasa con el seguro?, si era carga general, si se desparramó; ¿qué pasa con el alumbrado? El derecho público administrativo; ¿qué pasa con el quiosco? Derecho civil, lucro cesante y ¿qué pasa con la relación del derecho contractual con el derecho contractual que todavía se está discutiendo en el Mercosur? Tenemos el derecho contractual y extracontractual de los aviones, pero no tenemos todavía ni en el Mercosur ni en el Cono Sur, a pesar de las relaciones del ATIT. Es el derecho contractual que sí se lastimó el conductor, el derecho contractual es todo aquello que va dentro del vehículo; casos más elocuentes son los pasajeros; los pasajeros que cuando hay un accidente de pasajeros es el derecho contractual y el otro, conocido por ustedes como derecho del tercero, ese derecho es el derecho extracontractual. ¿Quién va a pagar ese derecho extracontractual?, ¿Cómo va a funcionar? ¿A dónde se va a dirimir? Y evidentemente se va a dirimir en estas ramas del derecho. Afirmó que evidentemente hay distintas jurisdicciones y jurisdicciones mal hechas. En Argentina, por ejemplo, se encuentran con que las leyes de tránsito que se mezclan con el transporte teniendo en cuenta que cuando se habla de derecho de tránsito empezó por 1949 a 1983 y hoy tienen una ley la cual considera un fracaso de uniformidad porque es una ley de adhesión. Otras jurisdicciones que nos marcan el camino es la jurisdicción internacional; la jurisdicción municipal; la provincial; la nacional; todos esos tipos de jurisdicciones hacen que la vigencia de las leyes, hoy de transportes como el de personas como cosas colisionen de una manera terminal. Hizo mención a un cuadro que dará la importancia: si tomamos el objeto vamos hablar de una comparación del derecho de tránsito y del derecho del transporte para que vean la diferencia substancial y no interrelacionada. El objeto, por ejemplo, en el derecho vial serían relaciones técnicas porque se relaciona por la acción en el tránsito, mientras que en el derecho del transporte esas relaciones no van a ser técnicas, van a ser de los derechos de los particulares y de las relaciones entre ellos. Si tomamos el sujeto, que aquí será el usuario, el Estado es el que regula como el usuario circula. Sin embargo, si lo tomamos en el derecho del transporte, van a ser las relaciones privadas. Si hablamos de las estructuras y sus relaciones vamos a tener una preexistencia de subordinación en el derecho vial que está subordinado a las leyes que el Estado dicta, pero con relación al derecho del transporte, ¿qué buscamos? Una subordinación de igualdad en los contratos. Si

hablamos de la naturaleza pública en el derecho del transporte van a ser la naturaleza judicial porque es un derecho privado. Y en el derecho vial va a ser una naturaleza policial porque está regulado por el Estado y el Estado regula la circulación. Si lo llevamos al ámbito espacial público, ¿qué va pasar en el derecho de tránsito? Las vías van a ser públicas o privadas de uso público, mientras que si lo llevamos al derecho del transporte vamos a tener el medio aéreo, marítimo y fluvial. Si hablamos de la tecnología tenemos que hablar de una seguridad material de la persona humana en el derecho vial, pero si esto lo transportamos al derecho del transporte, ¿en qué se tiene que relacionar? En la seguridad de una certeza jurídica. Certeza jurídica por los cuales muchos países fracasan porque no tienen la certeza jurídica y el respeto de los contratos que ser firma entre los particulares. Si hablamos entre los particulares de la voluntad y en el derecho vial es una autonomía pública que regula el Estado, pero si esa autonomía la llevamos al derecho de transportes, bien pueden ser cambiantes; las partes pueden cambiar. En ese sentido, ¿cuál va a ser la rama jurídica del derecho del transporte? Es el derecho comercial y económico. En cambio, en el derecho vial, ¿cuál va a ser la rama jurídica? Será lo normativo. Este cuadro se presenta para que vean la comparación que, si bien están concatenadas, no son ajenas entre el derecho de tránsito y el derecho de transporte. Si se habla del derecho comparado, el cual los abogados no pueden dejar de manifestar. Para la parte de aeronáutica y de navegación existe mucho derecho comparado. Convención de Chicago de 1944; de la libertad del aire. Convención de Paris, Convención de Tokio, Convención de la Navegación. ¿Cuántas convenciones tenemos en el derecho del transporte? No muchas. ¿Y en que facultad, aquellos que somos abogados, se ve la materia del derecho del transporte? ¿O el derecho aduanero?, pero si tenemos código aeronáutico, código de navegación y ¿por qué? porque los del transporte no se han preocupado por fortalecer un derecho que los respete, que los apruebe. Y esto también ha traído tanto en Argentina como en otros países proliferación, por ejemplo, en el transporte público el transporte ilegal e impropio. Explanó que en Guatemala hay un sistema de hace 30 años de un transporte impropio en su jurisdicción, dónde los pilotos, que son comúnmente lo que se llama a los conductores, reciben una presión tal de tener que pagar a arrendatarios. Hay cuestiones penales. Hay un desconcierto total y no es solamente Guatemala. A Chile le ha pasado lo mismo. Recordó que cuando viajaba a Chile, habían las liebres, unos vehículos chicos que el estado tuvo de volver a regular y meterlo dentro de los amarillos para que esa desregulación no sea lo que era, dónde cualquiera paraba y el Estado no controlaba nada. También lo tiene Perú, que en su sistema, si tomamos un colectivo en Ollantaytambo hasta llegar a Cusco, vamos a ver todo tipo de transporte ilegal en la autopista. Argentina también ha sufrido ese transporte de combi. La historia de los conductores y de los transportistas de líneas regulares cuando se quejaron de que había combis irregulares les dijeron: ¿por qué ustedes no ponen la mismas? Porque ustedes, que tiene la facultad de ser permisionario no ponen línea, no les permiten a la gente viajar cómodos, con aire acondicionado, y que a las mujeres no las manoseen -; ellos también son transportistas. Afirmó que esas organizaciones han sido muy inteligentes porque se fueron al sindicato de la unión cambiario automotor - un sindicato poderoso del cual tiene el gusto de mencionar porque su padre fue secretario general de ahí -, dónde fueron y le dijeron: nosotros queremos la obra social. Nosotros sacamos la licencia nacional habilitante y nosotros tenemos el seguro del vehículo. Fue el sindicato quién fue ante el gobierno decir que empezaran a darle las cosas porque eran más de 4 mil asociados. Hoy todos los transportes ilegales e impropios

del transporte de pasajeros se solucionan con la mano del Estado; hay que haber una centralización administrativa y una descentralización ejecutiva y tiene que ser el Estado quien los regule, qué les diga para dónde van, cuánto cobran, porque no van a aportar nada. Y si no aportan nada, tampoco podrán hacer nada. Asimismo, en materia de convenios, se ha hablado del TIR, un convenio brillante en Europa, pero también tenemos en el Cono Sur y en el Mercosur un convenio brillante para los controles de frontera que ejerce el derecho del transporte y que es el Acuerdo del Transporte Internacional Terrestre bajo el marco de la Asociación Latinoamericana De Integración, que nos da las partes jurídicas para juntar las documentaciones. Afirmó que le gustaría dejar pendiente en Ecuador el estudio del Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre - ATIT. El Sr. Minini aclaró que es el acuerdo que ALADI toma y que lo absorbió el Mercosur y que de allí salen muchas normas.

- PAULO VICENTE CALEFFI, Secretario General: afirmó que se reunirán en Rio Grande del Sur, en Gramado, la próxima semana.

- JUAN JOSÉ MININI, Capítulo Argentina: afirmó que estaría en esa reunión, dijo que todos deben entender que el derecho del transporte existe y que hay que bregarlo para que los proteja. Que todos los derechos y las ramas del derecho convergen en el derecho del transporte. Afirmó que los cambios vendrán o sí, o sí. Afirmó que la CIT tiene que darle a los políticos proyectos e ideas porque, caso contrario, los que no saben, que ustedes llaman de asesores, van a sacar solamente proyectos para los clientelismos políticos y eso no le sirve al transporte terrestre, ni de carga, ni de pasajeros. Propuso que la CIT estudie la creación de una secretaria administrativa de proyectos para que reciba proyectos, no solamente cuanto a las inquietudes de los países, si no proyectos para elevarlos. Hay 18 países. Hoy habló el representante de la UNASUR que son 12 países, se preguntó ¿Por qué la CIT no puede integrar todos esos foros con propuestas concretas y llevarles a los gobiernos y decir que quiere estar sentado a la mesa?

- HÉCTOR FAJARDO, en representación del Capítulo El Salvador: afirmó en Centroamérica hay casos en dónde se pasa más de un día esperando que un vehículo de transporte pueda concluir los trámites aduaneros para trasladarse de un país a otro. Llamó a la reflexión sobre lo que podemos hacer para elevar propuestas para hacer valer el derecho de los transportistas de carga y tratar de que los trámites se lleven el tiempo prudencial mínimo para hacer ese traslado de cruce fronterizo. Afirmó estar de acuerdo con la moción que propuso el Dr. Minini de buscar como elevar propuestas por parte de la CIT a los gobiernos a medida que se buscan soluciones a los problemas. Este no es un problema solo de los transportistas, es un problema también de los de carga, de los importadores y exportadores, de los industriales de todos los que participamos tanto en las cadenas de suministro. Vale la pena alguna resolución que podría tomar la CIT de manera a ir atendiendo temas tan trascendentales.

- PAULO VICENTE CALEFFI, Secretario General: recordó que eso está en la Carta de Ginebra en el ítem 2. Recomendó al Capítulo El Salvador que presente la carta de Ginebra al gobierno para mostrar como la CIT piensa.

- PEDRO JOSÉ DE OLIVEIRA LOPES, Capítulo Brasil: felicitó al Sr. JUAN JOSÉ MININI por la brillante exposición, principalmente porque llama la atención cuanto al derecho vial que es un

derecho por el cual todos pagamos muy caro en nuestros respectivos países y que el gobierno no cumple con su parte. Comentó que Brasil se encuentra a las vísperas de un gran proceso de concesión de carreteras que viene para aliviar un peso muy grande, no solamente en el transporte brasilero como a quienes tienen relación con Brasil. En este sentido, al felicitar al SR. MININI, pide que la CIT le de importancia en un próximo evento con más tiempo para que tomemos conocimiento de los detalles aquí presentados, y que se llame la atención de las áreas jurídicas de nuestras Federaciones y Confederaciones para comprender de cerca y transferir al transportador todos los temas propuestos en esta brillante exposición.

- **MARVIN ALTAMIRANO, Capítulo Nicaragua:** solicitó al Secretario General para que la CIT haga un pronunciamiento o una carta tanto a la ONU como a la OEA porque todos estos derechos están incluidos en las materias de los convenios internacionales tanto en la OMA y la OMC. Mencionó que los gobiernos no respetan todos estos derechos y afirmó que muchas veces lo hacen por problemas políticos, pero si están haciendo daño al sector. Los problemas de fronteras y de aduanas y los problemas de los puertos son los que más nos agobian y la CIT debe enviar un pronunciamiento o hacer una resolución de esta Asamblea para instar a los gobiernos a que cumplan para que faciliten el comercio para que se pueda circular libremente la frontera para que no se estén aplicando medidas administrativas que contravienen a los convenios internacionales firmados que hacen que no se cumplan con lo que firman los gobiernos en el mundo. Expuso que los gobiernos han hecho lo que ellos estiman ser más conveniente e interpretan las leyes a su manera. Entonces, deberían tener un documento aclaratorio de las Cortes que diga que significa el derecho del transporte y también hablarle a los gobiernos, a través de sus representantes, de que deben de permitir que los derechos en materia de transportes se cumplan y faciliten los convenios internacionales firmados tanto en la OMC como en la OMA.

- **PAULO VICENTE CALEFFI, Secretario General:** afirmó que la CIT hizo ese documento. Inició la lectura de la carta en la que muchos desconocen los siete puntos presentados en la OEA y en la ONU.

- **MATÍN SÁNCHEZ ZINNY, Subsecretario General:** inició la lectura: pidió a todos que hicieran el ejercicio de comparación de cada uno de los siete puntos con los problemas que a diario nos aqueja y que incluso en esta asamblea se están planteando. El 3 de abril de 2014 se presentó con la firma de todos los capítulos presentes las siguientes recomendaciones: *1º: que la seguridad integral, en todo su amplio espectro, es base fundamental para el desenvolvimiento de un comercio internacional fluido y conveniente para todas las naciones.* - Es lo que hablaba el SR. MININI cuando mencionó el cumplimiento de contratos. *2º: Que las fronteras - lo que recién planteaba Centroamérica -, deben facilitar el movimiento de personas y bienes, no transformándose en barreras al intercambio y conectividad que el siglo veintiuno requiere.* *3º: Que la infraestructura - esos 250 mil millones de dólares que nos acaban de decir que hay disponible para la infraestructura en el UNASUR-, deben estar al servicio de la logística intermodal que modernice y haga eficiente las redes de transacciones regionales - y no hacer puentes que cruzan un río y del otro lado dónde no hay nada o no hacer paradores en la frontera porque estamos invitando a nuestras empresas a que se detengan en la frontera y en la frontera hay que pasar, sin embargo, hay Estados nuestros que piden a organismos*

internacionales para hacer este tipo de gasto millonario -; 4º: - que está relacionado con lo que decía el amigo FAJARDO -, *que debe existir un equilibrio armónico entre la necesaria función del control aduanero y los tiempos que éstos quitan al movimiento de mercancías y pasajeros* – es decir, no estamos diciendo que no se controle nada, pero estamos diciendo no. Que se controle de una manera eficiente; aduanas 24 horas y toda la situación. 5º: *Que las grandes urbes, - haciendo referencia a MANOEL de San Pablo -, verdaderas usinas de externalidades de todo tipo,-externalidades en términos evidentemente económicos-, requieren diseños y planeamientos que aseguren un abastecimiento sostenible, amigable y económico* -, porque todas las personas quieren ir a los supermercados y tener el producto en las góndolas las 24 horas. ¿Y cómo llega el producto allí? Entonces, hay que armonizar la demanda de la sociedad del siglo XXI con las grandes ciudades. 6º: *Que las leyes* – haciendo referencia a MARTÍN TRUJILLO -, *reglamentaciones y normas deben apuntar a economizar costos logísticos, evitando la creación de trabas al comercio y libre movimiento de personas*. Y el 7º,- que es lo que deberíamos hacer para dejar de ser una terapia de grupo, afirmó Sánchez Zinny, *-que en un primer acto obligado es la creación de ámbitos de contactos entre los distintos protagonistas públicos y privados de esta problemática de alta complejidad por su vasta presencia en todas las eras involucradas. Hay que crear un ámbito, no un ministerio, ni nombrar funcionarios; hay que crear un ámbito de contactos regular, dónde esté sentado quién maneja la economía, quién maneja la política, quién maneja la aduana, quién maneja el comercio, quién maneja la infraestructura*. Hay países que tienen jefe de gabinete; esa es la persona que debe coordinar; a mi entender, y allí debemos estar sentados nosotros. Entonces, cuando se toma una medida en aduanas, alguien se pare y diga: - ¿pero usted tuvo en cuenta que esto va a repercutir y que va haber gente detenida? -, y el otro diga: - ah no, no se había pensado -, ¿Y usted que está produciendo el puente, se dio cuenta que no está contemplando el galibo para que los camiones que vienen de Brasil, que son 20 centímetros más alto? – Ah sí, tenías razón -. Falta ese punto que es el punto 7 que pedimos en Ginebra. Reiteró, por lo tanto, lo que sugirió la Secretaria General: que eso se gestione y se hable insistencia cada vez que nos reunimos con un superintendente, o con un gobernador, o con un presidente, con un ministro, ¿usted conoce la carta de Ginebra? Y empecemos así, evangelizando, hasta que alguien pique y diga: - estos tipos tienen razón. Hagamos este ámbito y que se empiecen a tomar medidas previamente consensuadas en los términos de logística y transporte. Solo así dejaremos de ser terapia de grupo gratis.

- PAULO VICENTE CALEFFI, Secretario General: Reiteró que cada punto y cada país tiene que pensar que aquí está incluso, pero no de manera tan explícita. Cada país puede ajustar la Carta de Ginebra a sus propósitos individuales y esto debe ser llevado a sus gobiernos porque esto está archivado en la ONU y en la OEA. Son nuestros principios. Cuanto tratemos de algo particular hay que insertar en esta carta general y hacer uso de esto.

- LUIS ORLANDO RAMÍREZ VALENCIA, Capítulo Colombia: Mencionó que en Colombia están viviendo un momento muy difícil por una inmovilización camionera de 24 días, difícil para el sector transportador y que desafortunadamente les tocó presidir. **Por eso pide una exhortación de la CIT a la OEA o a la ONU porque básicamente Colombia protestó y todavía siguen en la protesta porque el gobierno colombiano no ha cumplido las normas legales vigentes;** una normatividad que desde el punto práctico funcionaria de la manera

adecuada, no está funcionando. Él se reunió con la Ministra de Transporte de Colombia y el documento que prepararon de la inmovilización camionera reciente, que detiene 35 tareas derivadas tiene un cumplimiento del 7%. El gobierno no ha cumplido. Si uno busca que se cumpla las normas legales vigentes, el gobierno no responde. Si uno protesta para que el sector de camioneros sea productivo, el gobierno no responde, por lo que considera importante la labor de la CIT, porque sabe que el gobierno si se reciente cuando un organismo como la CIT lleva una exhortación clara a la ONU o a la OEA porque a ellos el contexto y la opinión internacional les pesa.

- PAULO VICENTE CALEFFI, Secretario General: expresó que la CIT no puede tener injerencia en la soberanía interna del país ante la ONU y la OEA. **Sin embargo, puede la CIT, a pedido del Capítulo, hacer una correspondencia dirigida al presidente del país haciendo mención de que tomó conocimiento de que no se están cumpliendo las leyes del país en perjuicio del sector transportista de cargas y pasajeros, no a la ONU ni a la OEA** porque sería una injerencia de la CIT en la soberanía del país. Está en los estatutos. El Capítulo Colombia quedó de acuerdo. Si el Capítulo lo pide, la CIT lo hará.

- MAURO BORZACCONI, Capítulo Uruguay: Afirmó que los que están presentes representan al transporte, es decir los que mueven la mercadería. Sin nosotros no hay transporte. No se llega a los barcos, no se llega al ferrocarril y no se llega a los lugares más distantes. Dijo que un ingeniero, quien era el subsecretario de transporte en aquel momento de Uruguay, en una reunión del MERCOSUR, afirmó que el MERCOSUR iría avanzar cuando los transportistas estuvieran en las mesas y los políticos estuvieran en el encostado o atrás, porque quienes hacen el transporte somos nosotros. Exclamó que, si tuvieran como premisa que nosotros hacemos el transporte, y que cada gobierno de turno viene con una idea distinta, somos nosotros quienes deberíamos marcar la rutina de cómo se transporta, cómo se interrelaciona, de cómo se pasa la frontera. Los políticos están legislando para nosotros y no para ellos. Si nosotros no existiéramos, ellos no tendrían razón de ser. Cada vez que va un funcionario público a una reunión del MERCOSUR, del CONDESUR o de la CAN, van por y para nosotros. Pero van sordos de nosotros. No van con lo que nosotros le pedimos, van con lo que ellos creen que tienen que llevar adelante porque nosotros somos unos simples burros e incapaces transportistas porque somos camioneros. Mauro recordó que hizo una propuesta en Uruguay y la cumplió: se dirigió a cada uno de los países del MERCOSUR que prometieron lo mismo y no cumplieron. Dijo que en la reunión del MERCOSUR iría llevar el Director Nacional de Aduanas, al Ministro de Transporte; fueron a cenar con el Ministro y fueron a desayunar con el Director Nacional de Aduanas. Lo iba hacer Paraguay, Argentina, Brasil. No lo hicieron. Locura sería si pensáramos que pudiéramos hacer una reunión invitando a todos los países acá presentes y a todos los Ministros de Relaciones Exteriores que nunca los nombramos, pero que debería tener una injerencia mucho mayor. Llevar la aduana; llevar al transporte y llevar a sanidad o a agronomía, que son todos los que nos trancan a la frontera y son todos los que nos demoran los tramites. Comentó que cuando hay reuniones de la OMA, que hacen 4 a 5 reuniones por año; llevan a todas las autoridades, les pagan los hoteles; llevan al Director Nacional de Aduanas, al Subdirector, al jefe de la receptoría, van seis o siete directivos y todo lo paga la OMA. Consiguen lo que quieren. Tienen mejor lobby que nosotros y lo único que hacen es tener 3 computadoras,

7 cadetes y algún gestor en la frontera para dar cumplimiento al servicio y nosotros tenemos millones de dólares invertidos en camiones para padecer por cada trámite que se trunca porque el que pierde es el transportista. Por lo tanto, llamó a que fijemos los puntos que estamos de acuerdo y hagamos un gran show. Llevemos-lo a San Martín, a Punta del Este o en algún lugar en alta temporada, que lleven a quienes quieran, pero que nos firmen de una vez un papel. Estamos todo el tiempo quejándonos y no solucionamos nada. Tiene que venir el Ministro de Transporte, el de Relaciones Exteriores y el Director de aduanas sentarse al lado nuestro y ponernos de acuerdo porque si nosotros estamos de acuerdo ellos nos firman. No es tan difícil cuando le ponemos voluntad. MAURO mencionó que en Uruguay querían licitar el paso de fronteras para hacer un terminal aeroportuario con shopping, estacionamiento. Y él exclamó que eso es un paso de fronteras no un estacionamiento de fronteras, a parte que le cobran a cada camión que entra 50 a 60 dólares. Señaló que en Brasil uno llega a la frontera y paga por el tiempo que demora y uno acepta la situación porque lo paga el despachante y el despachante le cobra al cliente. Propuso a que convenzamos a cada uno de nuestros países, a nuestros ministros de transportes, de economía, de relaciones exteriores, al director de aduanas para que asistan a las reuniones y discutir, no hay un motivo para que digan que no cuando están los países y los transportistas quienes arriesgamos e invertimos.

- PAULO VICENTE CALEFFI, Secretario General: **dijo que esa intervención será agregada a la Carta, porque se puede hacer algo más. Pensará en el asunto para hacer algún provecho de lo que se ha dicho.**

- MARTÍN ROJAS, IRU: afirmó que hay que ver todas las herramientas que están a disposición del sector; está el TIR, están las organizaciones internacionales, está la OEA, está el BID y a veces no pensamos en lo que hacen exactamente. Tuvimos a representación de UNASUR, y a veces tenemos buenos documentos que expresan que es lo que queremos llegar, cuales son las metas, como llegar a ellas, pero el problema es el seguimiento que les damos a estos instrumentos. Afirmó que él se ha comprometido con todos de hacer parte de la función en Washington ante la OEA, ante el BID, y ante todos los organismos y que ha manejado, a veces, la interlocución. Ejemplificó que habían intentado invitar a la Comisión Interamericana de Puertos a que viniera a esta reunión, la cual la maneja el Sr. Jorge Duran y no pudo por compromiso. Si no se puede invitar a todo el mundo a que vengan a estas reuniones, hay reuniones regionales y lo que hay que hacer es un poquito de investigación para saber en dónde se está haciendo la reunión regional de aduanas, por ejemplo. Son problemas que padecemos todos. Comentó que tenemos que ver desde un punto de vista más global todos los instrumentos que tenemos a nuestra disposición porque nos solamente va a ser la parte de negociación del comercio regional, sino que en la gran mayoría de esos países no tenemos tanto comercio interregional, tenemos comercio internacional hacia el resto del mundo. Afirmó que tenemos buenos objetivos, la cuestión es el seguimiento que le damos ante estos organismos. Está de acuerdo con Mauro, si no hacemos nuestra tarea, si no le damos seguimiento a la tarea, entonces tenemos un problema. Desde el punto de vista de la IRU hay un memorándum de entendimiento con la CIT y podemos seguir trabajando de esta manera.

Tema 6 – Visita a su Santidad El Papa Francisco, ciudad del Vaticano. Capítulo Argentina y Ecuador:

- DANIEL INDART, Capítulo Argentina: Expresó que en la visita que se dio de la delegación del capítulo Ecuador en Argentina para conocer el centro de capacitación, previo a la delegación del Uruguay, EL SR. NELSON CHÁVEZ VALLEJO le sugirió la posibilidad de, al ser el Papa argentino, podríamos tener alguna posibilidad de hacer una entrevista al Vaticano. Se hicieron las consultas necesarias, la respuesta fue que hay dos tipos de audiencia, la pública y la privada. En tal caso ofrecieron la audiencia pública con una cantidad determinada de personas, 5 puestos, que podrían estar ubicados en un lugar en la Plaza San Pedro, cuando los días miércoles, el Papa sale a saludar a todo el mundo. Eso se sabe en el mismo día de la audiencia. Hicieron mención que el Papa no tiene agenda fijada con anterioridad, por lo que puede ocurrir que viajemos todos en una fecha que designemos y el Papa viaje a algún lugar y nos quedemos dando vueltas. Es decir, el tema no es tan sencillo por no haber seguridad sobre si se dará la audiencia.

- PAULO VICENTE CALEFFI, Secretario General: pidió a los países que tienen interés en mantener la visita como un tema de la CIT. **Solamente tres países levantaron las banderas, por lo que no es un interés general y el tema será tratado con los tres países.**

En seguida se dieron los avisos al respecto de las conferencias de la expo logística y se dio por encerrado los trabajos del día.

Segundo día 22 de mayo de 2015

- PAULO VICENTE CALEFFI, Secretario General, inició el conteo de los capítulos presentes. Inició los trabajos. Llamó a la reflexión acerca de la Carta de Ginebra, haciendo pedido de consulta al Subsecretario General, afirmó que la carta es un documento permanente y, como muchos no estuvieron presentes se podría editar la carta y tomar la firma de los demás países. **Se hará una ratificación.**

- MARTÍN SÁCHEZ ZINNY, Subsecretario General: hizo mención de que la Secretaria General hizo circular vía e-mail la Carta de Ginebra a todos los presentes porque la concurrencia a Ginebra fue bien dificultoso, por tratarse de un destino difícil cuanto a los costos, visa y distancia; afirmó que sería bueno una ratificación y recomendó también que se lean los siete puntos puesto que hace mención a un paso muy importante en la vida de la CIT, como fue la Carta de Washington en la OEA donde, a pedido del entonces presidente del capítulo y director regional, Nelson Chávez, se pidió por la seguridad exclusivamente. Y un antecedente más, que es la Carta de Manaos, es decir que este documento cristaliza un poco la elaboración de temas que todos han llevado a diferentes asambleas.

- PAULO VICENTE CALEFFI, Secretario General: **puso en votación la ratificación de la Carta de Ginebra. Por unanimidad aprobada y fue firmada por todos los capítulos presentes.**

Tema 1 – Análisis de las conclusiones de los Capítulos: 1) Firma de la resolución nº 3 (Incentivo de la adopción de las vías exclusivas para la circulación de autobuses en los países donde la CIT cuenta con representación); .2) Firma de la resolución nº4 (adopción de las vías exclusivas para el servicio de transporte colectivo urbano – de frete de turistas, trabajadores, estudiantes, congresistas, programaciones culturales); 3)

Firma de la resolución nº5 (Concesión de servicios y garantías legales a los inversionistas en el sector de autobuses de pasajeros); 4) Firma de la resolución nº6 (Autorización de la circulación de taxis con pasajeros en las vías de autobuses).

- PAULO VICENTE CALEFFI, Secretario General: mencionó que se había pedido a los capítulos a que se manifestaran cuanto a las resoluciones hasta la fecha diez de mayo, pero tan solo el Capítulo Chile se manifestó cuanto a una modificación.

1.1- Firma de la resolución nº 3, incentivo de la adopción de las vías exclusivas para la circulación de autobuses en los países dónde la CIT cuenta con representación:

- JAIME JAIME DELGADO, Capítulo México: manifestó que esto ha sido un problema característico de América Latina. En México han considerado la posibilidad de los autobuses, ya sea de ruta regular o de servicios de turismo contratados, puedan seguir circulando en las principales ciudades del país para hacer el acceso a sus terminales en el caso de los autobuses de turismo para prestar un servicio dentro de la ciudad a los puntos turísticos de la ciudad o para llevar a las personas a congresos u otras actividades que han sido previamente contratadas para el servicio de transporte. Han logrado mantener el principal argumento: el tema de la masividad. Si ha habido mucha presión por parte del gobierno en la ciudad de México que tiene un tránsito muy complicado para poder restringir en horarios la utilización de los autobuses de pasajeros. Han combatido esas presiones precisamente con el argumento más lógico y contundente que pueda haber: un autobús representa treinta 30 particulares; con todo lo que eso representa - reducción de contaminantes en la atmosfera, el ahorro de combustibles, la seguridad -, entonces, ¿por qué las políticas públicas en materia de transporte de todo su carácter urbano no privilegian el uso del transporte masivo, que es lo que debe hacer un gobierno a la hora de adoptar una política pública en materia de transporte?

- PAULO VICENTE CALEFFI, Secretario General: comentó que en San Pablo hay transporte masivo con líneas exclusivas, pero, solamente para líneas regulares. Aquí se pide para la circulación de autobuses, para incluir turismo y otros de frete.

- JAIME JAIME DELGADO, Capítulo México: explicó que, como en México no hacen censo y descenso de pasajeros, entonces no generan mayor tráfico; es una sola unidad que se traslada y han logrado tener acceso a las vías rápidas.

- FREDY CAMILO GARCIA MORENO, Capítulo Colombia: expresó que las resoluciones nº 3, nº4 y la nº6 deben observarse en conjunto porque hacen parte de una dinámica relacionada con el transporte urbano y con las solicitudes que la CIT va hacer a cada uno de los gobiernos relacionadas con la utilización de carriles o la exhortación para que se utilicen carriles exclusivos preferenciales. Expresó que en Colombia se han desarrollado los transportes masivos, los BRT, en las principales ciudades y la infraestructura se ha construido en un 70% con recursos de la nación y un 30% con recursos del municipio. Los transportadores que hacen el transporte público colectivo de pasajeros (operadores de los BRT), y en algunos casos los transportes colectivos convencionales pueden acceder al uso exclusivo de estos carriles con el fin de generar un transporte masivo que se privilegia sobre los transportes colectivos o sobre los transportes individuales. La discusión que se dio en Montevideo relacionado con el

transporte de turistas, que de cierta forma no es un transporte que se califique como servicio básico en Colombia sino que es un servicio de carácter diferente al servicio regular, es un servicio que, por lo menos para los operadores de nuestro país, no deben utilizar los mismos carriles que están utilizando los BRT, como carriles exclusivos en las grandes ciudades. Sin embargo, en la resolución la n°3, si creen que puede exhortarse al gobierno a que se puedan crear algunos carriles para que ellos sean utilizados por el transporte de turistas, sin embargo, en el sistema de las ciudades colombianas, donde existen los BRT y hay una inversión pública ya decidida para crear unos carriles exclusivos para estos operadores de estos servicios. El Capítulo se opone particularmente a la solicitud de que por estos carriles circulen taxis o que también circulen servicios de turistas o servicios de estudiantes.

- PAULO VICENTE CALEFFI, Secretario General: señaló que por esa razón se hicieron resoluciones separadas porque no es interés de todos los países. Recomendó que la resolución que no sea de interés del capítulo no la haga llegar al gobierno.

- MARTIN OJEDA TRUJILLO, Capítulo Perú: defendió la posición colombiana y dijo que la palabra “autobuses” en el tema de taxis y colectivos, en otras legislaciones como la peruana, se denominan modalidades de servicio y podría confundir a otros gobiernos ya que la palabra “autobuses” es genérico.

- PAULO VICENTE CALEFFI, Secretario General: afirmó que es el único caso que hay.

- MARTIN OJEDA TRUJILLO, Capítulo Perú: afirmó que en Perú el reglamento de transportes y la ley de servicios establece la modalidad de servicios de turismo, transporte alternativo, transporte regular y se subdivide y, aparte, se subdivide en el transporte personal.

- PAULO VICENTE CALEFFI, Secretario General: dijo que eso no invalidaría la propuesta.

- JAIME JAIME DELGADO, Capítulo México: afirmó que el transporte de pasajeros tiene una división mucho más amplia que la que tiene carga. Hay el transporte de ruta regular que tiene ruta fija, horarios fijos. Hay el transporte de carácter urbano que pueden prestarse en vehículos de diferentes tamaños, incluso de acuerdo al tipo de ciudad. Hay el transporte turístico que es el que se renta, que también puede tener diferentes tamaños. Esas son las modalidades de servicio.

- PAULO VICENTE CALEFFI, Secretario General: preguntó si todos son autobuses.

- JAIME JAIME DELGADO, Capítulo México: afirmó que no. Aclaró que los autobuses son vehículos de más de 8 metros con puestos para más de 30 personas.

- PAULO VICENTE CALEFFI, Secretario General: dijo que el principio es privilegiar al colectivo, al masivo y por eso se está tratando este tema. Aclaró que en el país a donde no sirva la resolución no la presenten al gobierno porque es por la mayoría.

- MARTIN OJEDA TRUJILLO, Capítulo Perú: dijo que en la legislación peruana hay una gran variedad de modalidades y de acuerdo con la modalidad, hay una gran variedad de metrajes y pesos. Su posición cuanto al tema es que se establezca para la circulación de vehículos de

transporte masivo de acuerdo a la modalidad porque inclusive el turístico, en Perú, originó una desgracia informal cuando se estableció metrajés menores y pesos menores.

- PAULO VICENTE CALEFFI, Secretario General: explicó que por esa razón se había mandado a todos con antelación un pedido que se pronunciasen hasta el 10 de mayo y se recibió únicamente de Chile y los demás no se pronunciaron. El tema de Perú ante la asamblea es una novedad. Sugirió al capítulo Perú que no firme la resolución.

- LUIS MARCOS BERNAL, Capítulo Perú: reconoció efectivamente que en la agenda se planteó una fecha para las observaciones, no obstante al capítulo le gustaría ratificar porque es un tema que busca privilegiar el transporte masivo urbano en las grandes metrópolis como medio de solución. Afirmó que la exhortación parece interesante y tendría que ser para la circulación de autobuses de transporte regular masivo porque habitualmente esas son las vías exclusivas para determinado tipo de vehículo. Las concesiones y las autorizaciones se dan por 5 años como un principio de garantía para que el inversionista, privado o público, pueda prestar el servicio y le garantice una rentabilidad justamente porque el Estado o las autoridades competentes le otorgaron al transportador o al empresario de transporte la exclusividad de una vía determinada. Aclaró que, el termino autobuses si bien es cierto que es un término generalmente usado para describir el transporte de personas en nuestros casos, en algunos países integrantes de la Cámara, teniendo en consideración que las legislaciones precisan con demasiado detalle las distintas modalidades a las que pueden ser designadas un autobús, debería precisarse de que podría ser autobuses del sistema masivo de transportes.

- PAULO VICENTE CALEFFI, Secretario General: que el sistema masivo de transportes está en la primera línea de la resolución.

- MARTIN OJEDA TRUJILLO, Capítulo Perú: hizo una aclaración por ser una problemática que surge en todos los países, se supone que la infraestructura vial vigente viene beneficiando a vehículos de determinado pesaje en esa estructura que ya son urbanas.

- PAULO VICENTE CALEFFI, Secretario General: afirmó que cuando se discutió el tema en la asamblea de Rio de Janeiro el tema se presentó como las líneas exclusivas para el transporte regular. Lo que se quiere es que esas líneas exclusivas de transporte regular también sirvan para otra finalidad.

- MARTIN OJEDA TRUJILLO, Capítulo Perú: complementó afirmando que debería beneficiar al de igual o mayor peso de los que circulan en la vía. No puede beneficiar al menor, porque se supone que la infraestructura está hecha para un ómnibus urbano regular de 12 metros entre otras características, en tal caso debería beneficiar al de igual o mayor peso y no beneficiar a un colectivo de menor peso.

- PAULO VICENTE CALEFFI, Secretario General: afirmó que no está determinado por peso en ningún país. Está determinado por la autorización regular de transporte.

- PEDRO CUELLAR, Capítulo Chile: hizo referencia al fenómeno que sucede en Chile. Desde hacen 10 años están las vías exclusivas y las vías solamente para buses. Esto está destinado al transporte público urbano, lo que hoy en día tenemos el Transantiago y la razón es muy clara:

primero, es desmotivar el uso del automóvil particular porque al disminuir el tiempo de viaje del transporte público de origen y destino, indudablemente que el particular que usa su vehículo va a subirse al transporte público. Asimismo, disminuir la contaminación y la congestión porque se sabe que las vías no crecen al igual que el parque automotor, por lo tanto siempre las vías son escasas. Afirmó que dejándole las vías exclusivas al transporte público vamos a ganar en descontaminación, en descongestionar y bajar la cantidad de vehículos particulares circulando diariamente, especialmente en las horas pico.

- PAULO VICENTE CALEFFI, Secretario General: dijo que cuando se trató de esto en Rio de Janeiro, recordó que dijeron lo mismo para los buses de turismo, si el turista tuviera que circular en autos pequeños, habrían 15 a 20 vehículos, mientras que en un autobús habrían menos en circulación y utilizarían las mismas líneas de transporte urbano.

- PEDRO CUELLAR, Capítulo Chile: afirmó que las autoridades y el gobierno han sido enfáticos en solo dejar el transporte público urbano porque tiene una connotación social, en el sentido que ese transporte favorece a todo el público, no al transporte público particular, llámese colegio, llámese turismo y que favorece a un grupo de personas determinadas. Lo que se quiere es que los ciudadanos puedan trasladarse en periodo de tiempos aceptables.

- FREDY CAMILO GARCÍA MORENO, Capítulo Colombia: ratificó la posición del capítulo Chile cuanto a unos principios particulares en materia de transporte urbano metropolitano y uno de ellos es la infraestructura escasa. Afirmó que la infraestructura es un bien público y escaso. Y esta infraestructura tiene que utilizarse para que sea de mayor beneficio para todas las personas y en este caso, hay un transporte que es el transporte público colectivo de pasajeros que se puede organizar de manera tradicional o de los BRT y en el diseño de las políticas públicas urbanas se destinan a unas vías para que estos vehículos puedan hacer viajes en menor tiempo, con menores costos para las personas y que desmotiven el uso de otros medios de transporte. De alguna manera, no en esta resolución en particular que estoy de acuerdo, sino con las otras, generamos que a esas mismas infraestructuras accedan otros tipos de servicios como el de los turistas o como el de taxi, vamos a crear que todas estas virtudes puede llegar a tener el sistema de transporte urbano colectivo con vías exclusivas sea tradicional o en BRT pierda todo el sentido, por lo tanto, ratificó la posición que todos han mencionado en ese sentido. Afirmó que en Colombia los decretos que reglamentan los transportes urbano colectivo metropolitano existen unas clasificaciones según las capacidades de los vehículos. Afirmó que, de manera general, y por ser una simples exhortación, la resolución está bien. Lo que si se debe es ver de manera integral las siguientes resoluciones con las de transporte de turistas y de taxis con las cuales no están de acuerdo.

- JAIME JAIME DELGADO, Capítulo México: preguntó a Colombia si hablaba de la resolución 6.

- FREDY CAMILO GARCÍA MORENO, Capítulo Colombia: afirmó que si, la resolución 6 y la 4

- JAIME JAIME DELGADO, Capítulo México: afirmó que el Capítulo México aprueba la moción de Colombia y Perú.

- MARTIN OJEDA TRUJILLO, Capítulo Perú: afirmo que igualmente el Capítulo Perú.



- PAULO VICENTE CALEFFI, Secretario General: preguntó si ellos son transportistas de autobús porque muchos de los presentes son transportistas de carga. Los de autobús son lo que tienen que entender del tema, no los de carga.
- MAURO BORZACCONI, Capítulo Uruguay: dijo que si la vía es exclusiva para el transporte colectivo, pues es exclusivo. Si no termina la virtud de ser exclusivo.
- PAULO VICENTE CALEFFI, Secretario General: aclaró que se entiende ser exclusivo para el transporte regular, pero quieren que los de turismo de transporte masivo utilicen las mismas vías. Preguntó si hay algún país que está con representación de transporte de pasajeros.
- EDY PAZMIÑO, Capítulo Ecuador: afirmó que en Quito tienen los carriles exclusivos para el servicio masivo de personas. Tienen el eco vía y el tranvía que tiene carriles exclusivos para esos servicios de transporte masivo de personas. En Guayaquil tenemos un sistema que se llama la metro vía que igualmente tiene exclusividad de circulación en carriles destinados para ese servicio. A diferencia con el bus normal que no tienen exclusividad. Ese bus circula por una ruta asignada por el municipio o por el gobierno municipal de Quito que les asignan recorridos de acuerdo a la calle, el origen y destino, pero no tiene exactamente una exclusividad como lo tiene el servicio metro, el eco vía, el trolebús, donde si hay una exclusividad e inclusive con paradas determinadas. En Cuenca también se está haciendo un tranvía que tiene una exclusividad, pero que no tiene acceso al carril exclusivo que tiene el servicio masivo como el metro, el trolebús o la eco vía, esa sería la diferencia. Afirmó que en Ecuador no hay vehículos como el minibús. Casi todos los buses tienen una homologación de 12 metros de largo, por 2,60 de ancho. No hay transporte de personas en otro tipo de modalidad y, como en Perú, Ecuador tiene varias modalidades de transporte de personas, el interprovincial, el intercantonal, el bus de transporte escolar o institucional y en este se suma el de turismo. No hay exclusividad en el sistema masivo que son los que tienen carriles diferenciados.
- PAULO VICENTE CALEFFI, Secretario General: le preguntó si él no es favorable a que utilicen el carril preferencial otros vehículos que no los regulares.

EDY PAZMIÑO, Capítulo Ecuador: Dijo que, caso permitieran a los buses que no son del sistema tener acceso a ciertos lugares en el centro de la ciudad sería fabuloso, pues el bus azul que ustedes vieron es un sistema alimentador del gran sistema localizado, es decir llega a una estación y hasta allí nomás.

- JULIO ARTEMIO JUÁREZ MORAN, Capítulo Guatemala: afirmó que en Guatemala tienen la problemática de que el control del tránsito le fue adjudicado a las municipalidades. Ellos se adueñaron del carril en medio de la ruta para el metro y no permiten el paso para nadie. El alcalde es inaccesible para este tema por lo que considera imposible que se les permita usar ese carril. Inclusive, aplican multas que no constan en la ley de tránsito.

EDY PAZMIÑO, Capítulo Ecuador: volvió a comentar que están de acuerdo a como está la resolución, lo apoyan aunque tengan la dificultad por la particularidad de quien está en el gobierno municipal del país. Afirmó que no pueden generalizar, por lo que apoyan la

resolución tal cual. No están de acuerdo con las otras porque se pierde la exclusividad que se le está dando a la vía.

- PEDRO CUELLAR, Capítulo Chile: afirmó que autorizar el ingreso de otros modos de transporte a estas vías exclusivas genera dos problemas: uno de orden práctico porque indudablemente pierde el objetivo que tiene la vía exclusiva. Expuso que en la parte logística lo que va a pasar es que la congestión la van a trasladar de una vía no exclusiva a la vía exclusiva dónde van a competir el transporte mayor, colectivo, turismo. Por otra parte, de orden legal, toda norma tiene que propender al bien común y en el transporte público, si se adopta esta medida, es para el bien de toda la comunidad, no solamente para favorecer a un determinado modo de transporte particular.

- PEDRO JOSÉ DE OLIVEIRA LOPES, Capítulo Brasil: Insiste en que si se agrega en la resolución, "colectivo de personas" estaría dentro del propósito de la propia CIT, que es de bienes y personas. Y en la resolución nº4 va a entrar en discusión si otras actividades, como las escolares que no están contempladas y la cual entendemos sea de una necesaria disciplina.

- PAULO VICENTE CALEFFI, Secretario General: dijo que hay un impase ya que el tema se trató en otra asamblea y acá sería la firma de la resolución, sin embargo hay muchas objeciones y discusiones que son pertinentes. Aclaró que no se puede firmar algo que no se está de acuerdo con los intereses del transporte de personas. Afirmando que habría mucho más discusión cuando adentraran al tema de las vías exclusivas para el servicio de transporte colectivo urbano para los turistas, trabajadores, estudiantes, congresistas, programaciones culturales, y también la resolución nº 6 que trata de taxis con pasajeros. Como lo dijo Chile, estaríamos transfiriendo el problema de la línea lateral para la línea privilegiada. Por lo tanto, afirmó que sería interesante llevar el tema un poco más adelante con nuevas oportunidades porque los transportes de turistas y los de taxi lo quieren, pero no es porque lo quieren que tenemos que hacerlo. Hay que pensar en que es lo que quiere el país. Aquí se trata del país y no de modales. **La propuesta de la Secretaria General es votar la transferencia de estos temas para una discusión más profunda después. Por unanimidad, los temas (resoluciones 3, 4 y 6) fueron transferidos para la próxima reunión, por lo que las modalidades de servicios de taxi, turismo, deberán estar presentes en esa reunión.**

3) Firma de la resolución nº5 (Concesión de servicios y garantías legales a los inversionistas en el sector de autobuses de pasajeros)

- PAULO VICENTE CALEFFI, Secretario General: afirmó que cuando se trató del tema en Rio de Janeiro, sucedió un problema en dos ciudades que dieron concesiones por 4 años y pasado los 4 años los sacaron y toda la inversión hecha por los empresarios se perdió, por lo que se busca a que se den garantías más firmes.. **La resolución nº 5 fue votada y aprobada por unanimidad y luego firmada por los representantes de los capítulos.** Nuevamente el DR. CALEFFI pidió a los presentes que, cuando la Secretaria General les ponga un plazo para recibir una respuesta que ellos envíen la respuesta porque todos los documentos vienen impresos listo para la firma hay un trabajo desnecesario de hacerlo. Las respuestas son necesarias para que las reuniones se desarrollen con posiciones más definidas.



Tema 3 – El seguro de mercancías transportadas

- PAULO VICENTE CALEFFI, Secretario General: dijo ser necesario hablar de lo que ocurre en Brasil para que comprendan lo que se pasa. Expuso que en Brasil se intentó que el seguro de responsabilidad civil de autobús sea igual al seguro de responsabilidad civil establecido para los aviones, donde hay un límite, un cobro y todos son iguales. Eso no se logró, pero continúan intentándolo. Crean que la responsabilidad civil es la misma cuando se transporta personas por aviones y cuando se transportan personas por carreteras. Es una lucha constante porque la IATA firmó un acuerdo con los países de protección de las líneas aéreas así que también se pueden proteger las líneas de autobuses. Es el mismo principio. Un único accidente puede provocar la ruina de una empresa de autobús. Hay que tener límites y un cobro establecido, incluso por el gobierno, para garantizar las personas. El transporte de mercancías se valía de una ley donde la responsabilidad era exclusiva del transportista, conocido como responsabilidad civil de seguro de carga. El transportista debe tener un seguro para el transporte de carga, pero hubo un cambio hecho por las aseguradoras para ampliar su rentabilidad y transfirieron el seguro para los usuarios, es decir, los clientes de los transportistas hacen la póliza del seguro en nombre del transportista. El DR. CALEFFI aclaró que dentro del mismo semi-remolque hay cargas de 8 o 10 clientes usuarios y cada uno con su respectiva póliza y con sus reglas, habiendo un gerenciamiento de riesgo establecido por un producto que posee 1 tonelada, otro gerenciamiento de riesgo para un producto que tiene 2 toneladas y un camión con 25 toneladas de cargas tiene 8 o 10 pólizas registradas en las aseguradoras. No es lo mismo transportar 25 toneladas de acero que transportar 20 toneladas de teléfonos celulares, habiendo una diferencia no solo por el precio sino por los cuidados que debe haber en el gerenciamiento de riesgos de los transportistas. **La propuesta que la Secretaria General está haciendo es que se exhorte a los gobiernos a que una empresa de transporte tenga solamente una póliza de seguro para sus cargas, así que el gerenciamiento de riesgos se daría por la empresa de seguro conforme su póliza. Es una exhortación a un cambio de conducta, no a un cambio de ley porque ella existe en la mayoría de los países.** El cliente puede tener otras pólizas aparte, pero la póliza de seguro de transporte de cargas que sea única por transportista y hecha por el transportador que sabrá diferenciar 25 toneladas de acero o 25 toneladas de celulares.

- JULIO ARTEMIO JUÁREZ MORAN, Capitulo Guatemala: comentó que para las mercancías que viajan en camiones, cada país tiene sus propias reglas. Afirmó que en el caso de Guatemala están regidos por el código del comercio donde dice que las mercancías que no viajan aseguradas viajan por cuenta y riesgo del dueño. En ese caso eso exime al transportista de responsabilidad en el caso de un accidente y robo.

-PAULO VICENTE CALEFFI, Secretario General: afirmó que hay un problema de orden legal que es el derecho de regreso, que pueden decir que si lo tienen asegurado. El seguro paga la mercancía pero la compañía de seguro puede entrar con un derecho de regreso contra el transportista acusándolo de no haber cumplido con la legislación con respecto al peso, velocidad. Si el transportista tuviese una póliza él podría cobrar e inclusive un adicional sobre el seguro y garantizar todo.



- JUAN CARLOS RODRIGUES MUNÓZ, Capítulo Colombia: Afirmó que el planteamiento que está haciendo la CIT es el correcto. En el sentido que hace una diferenciación entre el seguro de responsabilidad civil y el seguro de transporte. Son dos aspectos diferentes; el seguro de responsabilidad civil cubre los riesgos inherentes al transporte. Ese es el que le corresponde al transportador, por los riesgos, no por la mercancía en si porque la mercancía hace parte del seguro del transporte. El seguro de transporte lo puede negociar porque el interés es en asegurar la mercancía, no el patrimonio del transportador, sino del generador remitente de la mercancía. Ese seguro de transporte se puede negociar, tomarlo la misma empresa de transporte amparando el patrimonio del generador de la carga o el tomarlo que es el dueño del patrimonio generador de la carga y entraría dentro de las tratativas de los dos sujetos. La tendencia a la unificación de seguros en materia de responsabilidad civil de transporte es fundamental. En el caso de Colombia tenemos 8 pólizas de seguros por un mismo evento, es decir, responsabilidad civil contractual y extra contractual que es lo que le corresponde al transportador. Están tratando de hacer la unificación de seguros para efectos de que la oferta asegurable sea mucho más sensata y no sea más costoso el asegurar los riesgos inherentes al transporte, de tal manera que eso también juega con otros elementos, que son los límites indemnizatorios que en este esquema de asegurabilidad, permitiría precisamente eso: unificación de las pólizas de seguros de responsabilidad civil.

- MARTÍN ROJAS, IRU: Dijo que el departamento de transporte por regulación establece los mínimos requisitos de seguridad de seguros para responsabilidad civil. En los momentos hay una discusión dentro del Congreso para ver si hay que elevarlos o no. Normalmente son 500 mil dólares para un operador normal o 750 mil dólares es lo que se habla actualmente. Mencionó que, para materiales de residuos peligrosos tiene que haber una cobertura de hasta 5 millones de dólares que es de responsabilidad civil y no sobre la carga. En Estados Unidos hay una legislación establecido hace muchos años para la cuestión de accidentes y los daños de la carga sobre ferrocarriles, pero esa enmienda legislativa impacta todo el transporte. Ese requisito requiere que haya una cobertura sobre el valor de la carga en sí. Hoy en día cada transportista en su carta de porte negocia la cobertura que le vaya a dar dependiendo del valor y eso es una negociación entre las dos contrapartes, el transportista y el dueño de la carga. Mencionó que hay el tratado de Viena que tiene la opción de la carta de porte en el transporte internacional. Preguntó ¿cuál va a ser el impacto de estas regulaciones distintas? porque en México no se asegura sobre el valor total de la carga, se asegura teniendo en cuenta el salario mínimo existente en el Distrito Federal por kilo. Entonces el costo se da por la multiplicación del peso mínimo de la carga por el salario mínimo, esa es el máximo, la *liability* como dicen en los Estados Unidos, por lo que es muy distinto. La carta de porte que arranca en los Estados Unidos pero acaba en México se aplica en Estados Unidos, para efectos del dueño de la carga, esa carta porte lo va a aplicar hasta la ciudad de México. Si esa carta porte va, por ejemplo, de Chicago a la ciudad de México, normalmente se establece para que esa carta porte termine en frontera y ya arranque otra carta porte que va de la frontera al lado mexicano a la ciudad de México. Finalizó señalando que estas son las congruencias que la CIT tiene que ver muy particularmente porque en cada país va a haber definiciones distintas para ver cuáles son las responsabilidades del transportista sobre el seguro del valor de la carga.



- Pedro JOSÉ DE OLIVEIRA LOPES, Capítulo Brasil: señaló que Brasil iniciará en julio un nuevo registro del transporte por carretera de cargas lo que significa que todos los camiones recibirán un control por TAC y toda la carga será controlada desde la Origen-Destino con la responsabilidad del transportador y comprobar la entrega futura. En ese nuevo registro que viene con un control más amplio en las carreteras establece la obligatoriedad de la comprobación en el momento del registro del contrato del seguro para cada carga transportada con el agravante del producto primario que viene del cultivo, quienes sirven a los granjeros, la obligatoriedad también de tener el seguro. Lo que se está discutiendo y proponiendo es que en los casos de productos primarios sea concedido un régimen especial para que a cada 15 o a cada 30 días comprueben la garantía que haya dado el transportador. Esto proviene de una discusión desde hace 1 año y ahora, a partir de julio el gobierno iniciará por la 3ª vez el control de registro y cada carga de cada empresa y autónomos que son en número significativo que Manoel presentó hoy. Resaltó que para esos equipamientos hay un cobro al transportador sea empresario o autónomo.

-LUIS MARCOS BERNAL, Capítulo Perú: hizo una reseña histórica sobre el tema de seguros de responsabilidad de transporte de carga. Señaló que el antiguo código de comercio existían dos condiciones para el seguro de transporte de carga: la primera es que la responsabilidad del transportador y del transportista alcanzaba el 10% del valor de la carga; la segunda, que la mercancía, viajaba por cuenta y riesgo del cliente o generador. A partir del año 2000, esa condición se extingue y ahora el seguro de responsabilidad de la carga pasa a convertirse como una condición de la contratación de los servicios. Toda mercancía viaja con seguro o sin seguro dependiendo de las condiciones en las que se pacten el servicio del transporte terrestre de mercancías. Por consiguiente, teniendo como marco que en Perú existen cuatro grupos económicos que tienen aseguradoras y los cuatro forman el club donde ellos deciden que hacer y quien ingresa. Afirmó que el sistema de seguro en Perú está muy descreditado, no es como en otros países. Las aseguradoras hacen todo lo posible e imposible para no pagar. El transportista o el usuario en general de los seguros en Perú y de todos los seguros obligatorios existentes, tienen una mala percepción del sistema de seguros y es poco confiable, por lo que el sistema de seguro tiene un alcance privado muy limitado en todas las áreas en las que se ingresan, salvo que toman los seguros en los puertos por ejemplo, dónde hay la necesidad de la responsabilidad civil que son seguros de responsabilidad de cargas. Con respecto a la exhortación habría que pensarlo dos veces en virtud de que en algunos países puede ser bueno y en otros no, como en el caso del Perú donde no es obligatorio normativamente mediante una ley el seguro sea contratado por cuenta del transportista. Por las consideraciones expuestas, por un sistema de seguro desacreditado, porque la ley no las obliga porque no tienen contrato y, en muchos casos, el transportista, en Perú, es el propietario del vehículo, o es una empresa que es propietaria del vehículo, es un transportista y así lo exige la ley. Afirmó que el 80% o más de los contratos de transporte terrestre en su país se realizan de manera verbal. No es como en otras modalidades de negocios donde hay papeles firmados.

- NELSON CHÁVEZ VALLEJO, Capítulo Ecuador: dio el ejemplo práctico de lo que sucede en un contrato. Una compañía petrolera exige para llenar requisitos de una licitación un seguro indeterminado de 20 millones dólares para poder trabajar con material petrolero, pero el

fenómeno consiste en que las compañías contratantes si no presentan esa póliza de seguro no pueden concursar a esa licitación. La obtención de una póliza de estas significa que las compañías tienen que hipotecar todo lo que no tienen a la compañía de seguros. Si no hay seguro no hay contrato. Es un condicionamiento con una tasa bastante elevada. En el momento que sucede un siniestro para cobrar deben transcurrir muchos meses y comprobaciones de cómo se dio el accidente. Se hace una investigación grande. Recientemente una compañía de la cual él hace parte sufrió un accidente donde un hangar en la Amazonía vino abajo y 12 vehículos se fueron al agua. Un accidente por causas climáticas y ya se han pasado 9 meses y aún están en investigación para el pago de esa póliza. Los seguros en Ecuador son difíciles. Si hay una legislación global en tema de seguros. **Propuso a la CIT a que busquen formas de indicar si la legislación es mundial o si hay una legislación aplicada en cada país y para eso le preguntó al representante de Colombia, de no tener una legislación aplicada en cada país, que se haga un trabajo en la Cámara para homologar los seguros en el mundo, de haber tal posibilidad.** Que en cada país no tengan diferentes legislaciones para superar las exigencias de las petroleras y de las compañías de seguros. Cuando ocurre un accidente, la compañía de seguro tiene un equipo de abogados para defender su criterio y la compañía de transportistas tiene que contratar abogados para poder reclamar su siniestro. Es muy complejo el tema por lo **pidió a la CIT nombrar una Comisión de gente concedora del tema, primero para que oriente con respecto a la mundialización de los seguros y en segundo lugar, para proponer en nuestros países una resolución que tome la Cámara Interamericana de Transportes una vez que se haya hecho un estudio profundo de lo que hoy estamos tratando.**

- OSCAR GRENALD, Capitulo Panamá: afirmó que en su país depende de la clase de mercancía que manejan. En la parte de carga contenerizada es obligatorio el seguro. Ninguna naviera te deja mover un contenedor si no estás asegurado. Y lo peligroso de esto es que el dueño de la mercancía puede tener la mercancía asegurada, pero al final los seguros al transportista porque él ocasionó el daño. Es imposible que la compañía de seguro diga que solo pagará la mercancía porque estaba asegurada; ella le paga al cliente y después le quiere cobrar al transportista. Afirmó que es necesario un seguro que cubra tanto los daños a terceros, a los equipos de la propiedad de la naviera, la mercancía; todo te lo obliga la naviera para poder mover un contenedor. Al final, el que paga es el que lleva la carga. La sugerencia es que si hay que estar asegurado para poder darle frente al accidente que tengamos y sus pérdidas. Con respecto a la carga de camiones las cosas son un poco diferentes, por la carga ser menor, por ejemplo, el cliente no quiere pagar el seguro. En la carga contenerizada todos tienen que pagar el seguro obligatoriamente. Por lo tanto, en Panamá, por tener mucha carga contenerizada todos son obligados a tener un seguro. La diferencia está en el precio que des al seguro de carga, dependiendo del tipo de mercancías que lleves. Un contenedor refrigerado no sale por menos de 250 mil dólares independiente de lo que se lleve dentro.

- PAULO VICENTE CALEFFI, Secretario General:: preguntó si en el caso de Panamá se cobra un porcentual del cliente sobre el valor de la mercancía o un valor fijo



- OSCAR GRENALD, Capítulo Panamá: afirmó que se compra un seguro global anual donde se incluye daños a terceros, propios, a la mercancía y a los equipos de la naviera. Ahora para la mercancía si puedes determinar el valor a ser cubierto. Ese es el sistema.

- MAURO BORZACCONI, Capítulo Uruguay: acerca de todos los riesgos que debemos cubrir en el seguro, hay el seguro de la carga, el del vehículo, el seguro del personal, el impuesto de las mercaderías, y si se llegara a volcar en otro país y ese país quiere cobrar aunque sea importado y los impuestos del camión. Tenemos un seguro de higiene laboral, algo nuevo para tener a los choferes en caso de que la salud no les permita cumplir la función, hay un seguro de higiene laboral, hay otro seguro que es el del seguro personal, el seguro básico, las compañías de seguro nos piden GPS, dependiendo de la mercadería nos piden custodia armada, dónde el asalto no te cubren, pero el robo si, si te roban a mano armada no te lo cubren a no ser que pagues esa parte, pero el robo si te lo cubren. Esta el seguro de la mojadura por si una carga se moja, está el seguro de la rotura entre si, todo este “merengue” termina saliendo en Uruguay alrededor de 200 mil dólares por vehículo y por viaje. Afirmó que esto es una normativa del Mercosur que está incluido Chile, donde hay un seguro mínimo que se debe que contratar de 30 mil dólares por camión por viaje, por la mercadería y de allí hasta la cobertura total de la carga. En los países nuestros, si vas a cruzar la frontera con una carga de 500 mil dólares el seguro es por 500 mil dólares y si le tienes que poner custodia armada y GPS hay que ponerlo porque si no, no cruza. Por allí también están dando vueltas las reglas de Rotterdam que son lo que las navieras quieren que los documentos de origen y destino que pasen por cuatro países, sin tener en cuenta el conocimiento y el valor de la carga de cada una de nuestras empresas con lo cual el negocio se nos va. Él exclamó que el lobby que tiene las compañías de seguros para cobrarnos e imponernos las reglas es imponente. Todos tienen la capacidad de ver con sus autoridades qué es lo que tenemos bajo responsabilidad. Todo lo que sea responsabilidad del transportista es lo que tiene que cubrirnos y es lo que nosotros tenemos que garantizar, todo lo demás no. Sin embargo, todos esperando que no pase nada en un viaje y en un viaje pasan una infinidad de cosas y las rutas no son lo segura que deberían ser y no es responsabilidad nuestra. El transportista es el último que toma la carga que provienen de barco y la llevan a su destino, los que tenemos la responsabilidad para entregar la mercadería en perfecto estado, por lo tanto, es al último que van a recuperar. Al primero que reclama la compañía de seguro es al transportista porque fue quien la entregó porque su documento es el que avalúo ese viaje. Hay que hacer muchos lobbys. Esto no se va arreglar contando que nos vayan a poner nuevos seguros. Cada invento nuevo que venga, tenemos que estar cubiertos. El tema es que las cargas se terminan asegurando por los clientes que la compran, por el cliente que la vende, por el barco, por el transportista, 5 veces aseguran una carga.

- PAULO VICENTE CALEFFI, Secretario General: afirmó que quienes ganan son las compañías de seguro con el costo de flete que no puede competir con otros modales. Por eso la sugerencia de que tengamos una única póliza hecha por el transportador que garantiza a todo.

- MARVIN ALTAMIRANO, Capítulo Nicaragua: expresó estar de acuerdo con lo que pide la secretaria, como transportista e importador que él es, ninguna naviera carga una mercancía si no se paga primero el seguro de la mercancía. Para que pueda ser enviado el contenedor a la carga, pero al igual que en Panamá, ellos no lo tienen por ley el seguro de responsabilidad civil

y las trasnacionales exigen a los transportistas una póliza de seguro por la carga. Apoya la moción de que sea una sola póliza por transportista para el traslado de las mercancías por la vigencia de un año para responder a los usuarios de transporte cuando realmente nosotros somos responsables y allí estaría de acuerdo con el capítulo Uruguay que en todos los casos los transportistas tienen que ser responsables. Las cosas inherentes a los transportistas hay que asumirlo, pero las que no lo son, no deben asumirse. Sugirió que la póliza debe ser única y exclusivamente por los riesgos que el transportista corre y no por todos aquellos riesgos que hoy las compañías imponen con cláusulas donde afirman que no pagaran el siniestro.

LUIS MARCOS BERNAL, Capítulo Perú: acrecentó a lo que él dijo anteriormente que, aparte de las cuatro compañías de seguro, solamente una de ellas y con determinadas excepciones, ofrecen el servicio de aseguramiento de la carga. Esto quiere decir que tienen una posición de dominio en el país y no hay una ley antimonopolio, por consiguiente es un tema que está muy mal manejado el sistema de aseguramiento universal. Existen solamente dos seguros obligatorios orientados a la responsabilidad civil. La primera es el seguro de accidente de tránsito que es una norma general y la otra es un seguro de responsabilidad civil para el transporte terrestre de mercancías peligrosas que no es el daño a la mercancía sino que es fundamentalmente por las externalidades que se puedan originar. Reiteró que el tema es bastante debatible y pidió cuidado para que el remedio no sea peor que la enfermedad. Pide que se reflexione antes sancionar la resolución a fin de que esto pueda ser mal utilizado contra el transportista. Actualmente hay que mencionar que los generadores de carga ejercen una posición de dominio y por consiguiente, cuando uno quiera adicionar la ventaja comparativa del seguro, no la consideran, no la atestan. Simplemente si no lo cargas tú te dicen que hay otros diez que lo pueden hacer y en esas condiciones es el mercado Como Perú forma parte de un contrato de transporte, los transportistas ponemos en la guía de revisión que la mercancía no se encuentra asegurada y dejamos la responsabilidad. Esa es la guía que ponemos en las notas de transporte o en la carta de porte como conocen los transportistas nacionales en virtud de que no existe una norma que así lo obliga; No estamos obligados al aseguramiento de la mercancía.

- MAURO BORZACCONI, Capítulo Uruguay: señaló que por mucho tiempo en la carta de porte que circula en el MERCOSUR se ponía "seguro por cuenta y orden del importador o exportador con cláusula de no repetición a la empresa transportista". Y todos estábamos convencidos que con eso estábamos salvados, pero nada exime al cliente o a la compañía del seguro del cliente reclamar. Por lo tanto, si encuentran que a tu chofer se durmió, o hizo una mala maniobra y fue el responsable, póngase o no póngase en la carta de porte que el cliente tiene o no tiene seguro, no te exime de la responsabilidad y ese es el problema. La pregunta que él se hace es, hacer una nota y decir que lo que pretendemos o aspiramos es a que haya un único seguro de tal manera en lo que nos pongamos de acuerdo, resuelve el problema o el problema lo resuelve tomar una decisión e ir a las compañías de seguros o a los países, a los ministerio de relaciones exteriores, a los de economía, plantear que la operación de transporte de esa manera es inllevable, que es muy cara y que se necesita otro tipo de servicio porque nos deja fuera del mercado, pero además, nos inculpan cosas de las que no somos responsables. El problema no es solamente el diagnóstico, sino que no se trate el problema. De lo contrario vendremos a la

próxima reunión y decir que las compañías de seguro nos siguen cobrando lo mismo. Y los clientes aceptan pagarlas y lo que hacemos es encarecer cada día más nuestro servicio y asumir más responsabilidades, más riesgos. Afirmó que para este y cualquier otro tema, tomar un tema de los que sea medular y de la más sencilla solución y que estemos todos de acuerdo ir resolverlo.

-JUAN CARLOS RODRIGUES Muñoz, Capítulo Colombia: afirmó que el tema de la responsabilidad civil es un tema muy amplio y lo sabe por estar haciendo su tesis de doctorado sobre este tema y específicamente sobre exporto, lo que le da seguridad para afirmar que en todas las regulaciones internacionales existen disparidades en los regímenes de responsabilidad para el transporte. Señaló que ese es uno de los temas en la cual la Cámara Interamericana podría entrar en incidir en ese tipo de regulaciones porque estamos hablando de regulaciones modales que determinan presunciones de culpa, responsabilidad objetiva todas de maneras incoherentes. Tenemos en el Cono Sur el convenio de responsabilidad que es uno de los convenios que se tomaron de Europa que tiene algunas falencias y algunas virtudes, pero no hay que confundir responsabilidad civil con seguro el contrato de seguro, es un contrato autónomo como lo es el contrato de transporte. El contrato del seguro tiene su propia génesis y aunque está ligado a uno de los aspectos de la responsabilidad civil no quiere decir que quien no tenga seguro responde.

PAULO VICENTE CALEFFI, Secretario General: resaltó que en Brasil tiene el mismo significado, el seguro de carga y el de responsabilidad civil.

-JUAN CARLOS RODRIGUES Muñoz, Capítulo Colombia: afirmó que esta primera etapa, en la que la CIT recoge la realidad de los países y es una realidad comercial es el hecho de que existen multiplicidades de seguros y contratos de seguros para eventos similares. En caso de Colombia es tan preocupante que las compañías de seguros cada vez crean más seguros en función del transporte, es decir, considerando que la actividad del transporte es una actividad de alto riesgo, simplemente crean una póliza para cada evento. Eso genera incremento en los costos. Allí es donde tenemos que atacar y estamos de acuerdo con el tema de la unificación en materia de responsabilidad civil. Y estoy de acuerdo, el concepto de riesgo inherente al transporte que determina claramente que es responsabilidad civil del transportador en función de estos riesgos, allí estaríamos haciendo una división con el seguro de transporte que es algo que tiene que negociarse la empresa de transporte con su cliente porque hace relación con el interés asegurable que es la mercancía. A la empresa de transporte no le va ni le viene toda la responsabilidad, si la carga se pierde en cuanto hace a los efectos de esa pérdida, es decir la indemnización, el que va a sufrir finalmente es el generador de carga, es su patrimonio. Esa diferencia tiene que determinarse lo que es responsabilidad civil y riesgos inherentes al transporte y otra cosa es la responsabilidad en función del daño, la mercancía en sí, cuyo patrimonio titular es el propietario de la mercancía. Muchas veces en las negociaciones que hacen los transportadores se es muy ligero y simplemente se asumen responsabilidades que no son inherentes. Reiteró que hay que ahondar en el tema de la responsabilidad y la incidencia que puede tener la CIT en recomendaciones, por ejemplo, en escenarios como las Naciones Unidas cuando se dictan este tipo de regulaciones que muchas veces no se

compadecen con la realidad del mercado ni con la realidad del transportista, haciendo asumir al transportador una serie de riesgos que no es propio de su actividad.

- HÉCTOR FAJARDO, en representación del Capítulo El Salvador: señaló que en la mayoría de los países el seguro de las mercancías es diferenciado del seguro de la responsabilidad civil del transportista por el evento que realiza del traslado de la mercancía, si bien es cierto que hay algunos países donde no hay una responsabilidad directa para el transportista, se puede responsabilizar al dueño de la mercancía incluso por vicios ocultos o una serie de aspectos. Generalmente las compañías aseguradoras andan buscando como no pagar el valor de la indemnización de la mercancía, y si lo pagan se van contra el transportista. Concuera plenamente con lo que acaban de decir, si merece un análisis muy profundo del tema y definir claramente lo que pueda ser responsabilidad directa al transportista. Recordó que alguien mencionó sobre la creación de una comisión y esta es probablemente es una buena solución en los momentos para avanzar en este tema.

- NELSON CHÁVEZ, Capítulo Ecuador: **propuso que la CIT nombre a una comisión para tratar este tema a fondo y que de eso se haga una resolución** para que en cada país podamos enfrentar a las compañías de seguros para poder de alguna forma seguir regulando el problema. Y la CIT, independientemente de la firma de todos y con una resolución ya bien consensuada con todos los elementos del caso se dirija a las compañías de seguro para informarlos que tenemos una resolución donde los países reunidos en una asamblea piden la unificación de las normas de seguro a nivel internacional

- MARTÍN ROJAS, IRU: señaló que este es un tema muy importante y para empezar algo que se debe considerar es que no somos el único modo de transporte y van a ver que los otros modos de transportes ya están muy involucrados en este tema, tanto las marítimas que tienen un gran potencial de cabildeo con sus reuniones y representaciones porque son pocas. Lo mismo con los ferrocarriles en sus reuniones porque es muy fácil conjugar a 20 empresas de ferrocarriles en los Estados Unidos en vez de conjugar a 400 mil empresas de autotransporte que tengamos. El otro ámbito es que los dueños de la carga están muy bien organizados y es algo que hay que contemplar. Señalo que dentro de la IRU se han hecho varios fórums en los cuales han participado nuestros abogados y de otras asociaciones en Inglaterra y de distintos lugares para tratar el tema de Rotterdam. De allí se puede sacar bastante información. Se comprometió a conseguir la información que existe al respecto porque han tenido varios eventos. Comparte la idea de que la CIT pueda tener una comisión para tener un complemento sobre lo que ya se ha organizado y conjugar toda esta información para beneficio de los miembros.

- JULIO ARTEMIO JUÁREZ MORAN, Capítulo Guatemala: Afirmó que están de acuerdo que se haga una comisión para pedir la unificación de los sistemas de seguro para toda la región.

- PAULO VICENTE CALEFFI, Secretario General: afirmó que el tema es preocupante, si no se toma el frente del asunto, al menos con una propuesta, las cosas permanecerán como lo ha sido hasta hoy. Nos recae la imposición por parte de las compañías, aumentan los costos y empeoran las dificultades al punto de no saber si estamos o no asegurados. **La CIT acepta presentar la propuesta de crear una comisión de estudio específicos para esto y tratar**

de estudiar una forma que sirva para todos, inclusive por los términos empleados que son diferentes. Responsabilidad Civil en Brasil incluye carga, pero la responsabilidad civil en Colombia no incluye la carga. En Brasil esto está definido en la ley que especifica dos cosas: la responsabilidad civil del transportista es obligatoria del transportador y hay la responsabilidad facultativa que no es obligatorio para el desvío de carga es otra que no es obligatorio. Por lo tanto, hay que formar la comisión. **Se harán dos votaciones. La primera: todos los países que aquí están representados, que son 14 países, remitan en 30 días para la Secretaria General la legislación de su país pertinente al tema y un modelo o dos, de pólizas de seguro que les obligan a tener.** Él reitera que si esto se vota, significa que la Secretaria General no tiene que pedir a ustedes que lo envíen. Aquí se asume el compromiso de hacerlo. **La segunda votación: crear una comisión e iremos mandar a esa comisión toda la documentación y una sugerencia inicial de la Secretaria para que la comisión estudie y lo mande después o organice una reunión de esta comisión para que se presente de antemano a los países para que la estudien una propuesta para que después en una reunión ser votada.** El Secretario General invitó como presidente de la comisión el **DR. JUAN CARLOS RODRÍGUEZ MUÑOZ, de la COLFECAR.** Él aceptó la propuesta desde que tenga un grupo de apoyo para ayudarlo, bien como la participación de todos. El Secretario General señaló **que la tercera votación trata de quiénes serán parte de la comisión.** Pidió, incluso, el voto de la IRU, quién votó por primera vez. **Aprobada por unanimidad la primera propuesta. Aprobado por unanimidad la segunda votación.** La tercera votación está abierta para discusión:

- DANIEL INDART, Capítulo Argentina: señaló que el capítulo colaborará a través de técnicos especializados en el tema de la comisión. Afirmó que tiene un departamento de seguros y lo pondrá a disposición.

- PAULO VICENTE CALEFFI, Secretario General: reiteró que estamos votando los países que quieren participar de la comisión. **Los representantes serán indicados después juntamente con la documentación en 30 días.**

- PEDRO JOSÉ DE OLIVEIRA LOPES, Capítulo Brasil: afirmó que Brasil hará parte de la comisión.

- JUAN CARLOS RODRÍGUEZ MUÑOZ, Capítulo Colombia: **pidió a los presentes que permitieran tener al SR. CAMILO GARCÍA como Secretario de la Comisión** por ser una persona muy conocedora del tema de la responsabilidad civil. **El Sr. Camilo García aceptó la invitación.**

- MAURO BORZACCONI, Capítulo Uruguay: Dijo que hay una legislación en Uruguay que existe para el transporte interno; los costos y la cobertura son distintas para el transporte internacional dado los acuerdos marco que hay, en este caso, con MERCOSUR y Chile; por lo tanto, analizar la información para hacerla llegar sería para unificar lo que es el transporte interno y el internacional o es para hacer dos ponencias distintas, una para el transporte interno y otra para los acuerdos internacionales.



- PAULO VICENTE CALEFFI, Secretario General: señaló que se pensará en todo ya que estamos con esta oportunidad. Asimismo, **señaló que la IRU puede participar de la comisión. Participarán de la comisión: IRU; Brasil; Argentina; Perú; Ecuador; Colombia; Uruguay y Guatemala.**

Coffee Break.

- PAULO VICENTE CALEFFI, Secretario General: **informó a los presentes que se realizó una pequeña reunión con los integrantes del Capítulo Perú porque hay una cuestión interna de representatividad y la CIT decidió que el asunto se tratará en una visita a Perú para reunirse con los gremios.**

Tema 4 – Calendario de las Asambleas Generales 2º/2015 y 1º/2016:

- DANIEL INDART, Capítulo Argentina: agradeció a los presentes por haber aceptado la propuesta de Montevideo de realizar en la segunda quincena del mes de noviembre de este año la próxima asamblea de la CIT, la cual será el miércoles 18 y jueves 19 como sugerido por la CIT. Todos están de acuerdo con la fecha.

- PAULO VICENTE CALEFFI, Secretario General: propuso que se realice del 18 al 20 de noviembre, donde los trabajos se realizarán los dos primeros días y el tercer día se hace una agenda de paseo turístico. Posteriormente se discutirá la agenda de la asamblea

- DANIEL INDART, Capítulo Argentina: reiteró que ponen las fechas están a disposición de la asamblea. Mencionó que, más allá del temario organizado por la CIT, para el cierre de la asamblea están organizando la despedida de año de la institución de la FADEEAC y demás cámaras del país, por lo que harán un festejo en el centro de capacitación Escobar con un estimado de quinientas a seiscientas personas entre invitados especiales y autoridades. **La fiesta será el 19 de noviembre por la noche.**

- PAULO VICENTE CALEFFI, Secretario General: preguntó si podrán indicar hoteles para la organización.

- DANIEL INDART, Capítulo Argentina: señaló que en los próximos días enviarían las informaciones. **Indicó que el primer día de la Asamblea se realizará en el edificio de la FADEEAC, Sánchez de Bustamante 54, y el segundo día de cierre, posiblemente en el centro de capacitación Escobar.**

- PAULO VICENTE CALEFFI, Secretario General: **preguntó si habría problema en realizar la asamblea como se realizó en Quito, de las 08:30 a 13:00 de la tarde.**

- DANIEL INDART, Capítulo Argentina: señaló que ellos no harán exposición como fue en el caso de Quito. La intención es que en el día 19 tengan la posibilidad de conocer al centro de capacitación y sus instalaciones y simuladores.

- PAULO VICENTE CALEFFI, Secretario General: pidió que informara cuando posible la persona con quién la Secretaria General hará el contacto. **Asimismo, pidió que los países pasen a**

observar con frecuencia la página web dónde se dispondrá todas las informaciones que trataremos con Argentina para la realización de la asamblea.

- MARTÍN SÁNCHEZ ZINNY, Subsecretario General: expuso una sugerencia a los anfitriones de las asambleas que intenten, teniendo en consideración el estatuto de la Cámara que en las asambleas, tanto en las agendas como en la presencia física, **se tenga en cuenta integrar la mayor cantidad posible de modos de transportes y dentro de ello, que esté presente también representantes de pasajeros y cargas** porque la Secretaria General entiende que los anfitriones normalmente pertenecen a un modo de transporte y a una especialidad, pero está en la amplitud de criterio del organizador que en la presencia física y en las ponencias e incluso en las propuestas de agenda, se toque temas que tengan que ver con el modo de la entidad anfitriona, pero también con los otros porque si no pasa que los invitados a veces se pasan horas escuchando asuntos que no son de interés. Sería bueno volver a las primeras asambleas donde teníamos sentados gente que representaba el modo aéreo, marítimo porque enriquece mucho la participación.

- PAULO VICENTE CALEFFI, Secretario General: expuso que para el primer semestre de 2016 tenemos las solicitudes de dos capítulos: México y Colombia. Se discutió como se realizaría la votación. Habiendo empate la Secretaria General ejercería el poder de voto. Colombia y Ecuador defendieron el voto abierto y Republica Dominicana propuso que fuera por sorteo. **Se puso en votación si la elección de anfitrión se dará por voto secreto o abierto: 10 capítulos votaron por la votación secreta.** A los dos capítulos se les dieron la oportunidad de hablar acerca de sus propuestas mediante exposiciones acerca de las visita técnicas, exposiciones de feria, clima, y atractivos turísticos. Primeramente fue **Colombia, que propuso la fecha del 25, 26 y 27 de mayo;** luego **México 2 a 4 de marzo.** El Secretario General resaltó que, **por tratarse de dos fechas distintas, pretende comparecer en las dos expo ferias.** Recordó que la CIT estuvo ya dos veces en Guadalajara y dos veces en Medellín y una vez en Bogotá. Pidió a los proponentes que, independiente del resultado de la votación estén siempre con la CIT. **Pidió a los presentes que, quienes puedan, se hagan presente en ambos países para prestigiaren las ferias para representación oficial de la CIT. Se realizó una votación secreta. El Capítulo Colombia ganó la votación. El Secretario General pidió a que los capítulos manifestaran quienes compondrán la delegación para representar a la CIT en México. Panamá, Perú, Nicaragua, Uruguay, Guatemala, Ecuador, El Salvador, Colombia, Brasil, Argentina, la Secretaria General y la IRU. Por lo tanto, el Secretario informó que se hará una Asamblea General Extraordinaria para tratar de temas que no serán votados.** Afirmó que eso lo puede divulgar en la programación del evento en México y mantener el espacio previsto.

- PEDRO CUELLAR, Capítulo Chile: en nombre del presidente titular del Capítulo, SR. MARCOS CARTER BERTOLOTO y presidente de FENABUS, propuso Chile como sede de la próxima asamblea general en el año del 2016, de acuerdo al calendario que tenga CIT. **Fue aprobado la invitación del Capítulo Chile para el segundo semestre 2016.**

- JAIME JAIME DELGADO, Capítulo México: felicitó a Colombia y a Chile por la invitación y agradeció el enorme interés de los países por asistir el evento en México y poder dar la

manifestación de solidaridad de representación de tantos países y la bondad que tuvo la Secretaria General de designar que se celebre una asamblea extraordinaria en México en el marco de la Expo Foro. Resaltó que para todo el Capítulo México, tener la oportunidad de recibir una asamblea extraordinaria es lo mismo que recibir una asamblea ordinaria. Lo tomarán con la misma responsabilidad y compromiso. Presentarán en la asamblea de Buenos Aires el programa y detalles de la visita.

- FREDY CAMILO GARCIA MORENO, Capítulo Colombia: agradeció el apoyo de cada uno de los países en la votación. Hizo referencia al proceso de paz que ocurre en Colombia y ven este gesto de confianza como un apoyo y que irán extender al gobierno nacional con el fin de decir que una entidad del carácter de la CIT va acompañar al país en parte de este proceso. Todo lo que hacen los gremios de transporte es alusivo a la paz.

- LUIS ORLANDO RAMÍREZ, Capítulo Colombia: señaló que le complace ya el modo como estamos compitiendo por tener a la CIT porque esto la engrandece y engrandece la labor conjunta y agradeció el respaldo de todos.

-DANIEL INDART, Capítulo Argentina: **señaló acerca de la posibilidad de utilizar los espacios, hacer jornadas de medio día, dónde se junten los de pasajeros para tratar específicamente de temas de pasajeros, mientras que en otro salón se hable de temas de cargas. Luego, cada uno, designando una representación o comité que en la asamblea general puedan explicar lo que han resuelto en los respectivos temas.** Sería una forma de trabajar mucho más ordenada y comprometida que trae beneficios. De parte de la FADEEAC irán comprometer la participación de otras entidades que sean de pasajeros para que participen.

-PAULO VICENTE CALEFFI, Secretario General: explicó que eso ya se trató en el pasado. Dijo que si es posible, pero que se hacen necesarios al menos 3 días. Explicó que el voto es por país y no por unidad. Es posible lo que propuso Argentina y afirmó que si se puede intentar en la asamblea de Buenos Aires, una primera experiencia. Sin embargo, hay que tener en cuenta que lo que decida una primera reunión de pasajeros, hay que aprobar en asamblea.

- DANIEL INDART, Capítulo Argentina: aclaró que las comisiones, tanto de pasajeros como de carga serán de sugerencia; la que decide y la que vota es la asamblea general al día siguiente por decirlo así, el día jueves se trabajaría pasajeros y carga por un lado, se llevan las sugerencias a la asamblea general y ella es la que va a decidir en votación.

-MAURO BORZACCONI, Capítulo Uruguay: dijo que comparte de la sugerencia de DANIEL INDART. Hizo la siguiente colocación: una cosa es el transporte urbano de transporte de personas y está bien que eso se hable de manera independiente. Por otro lado, el transporte de media y larga distancia que lleva más carga que pasajeros, entonces, hay una parte de transporte de pasajeros que lleva carga y muchas veces son competencia directa de las empresas de transporte, por lo que no sabe cómo dividir eso: la carga de los ómnibus y la carga de los camiones. Afirmó que el transporte de persona debe ser tratado de manera independiente, pero el que llevan carga cae bien las generales de la ley.



ACTA DE LA 23ª ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA DE LA CIT
21 Y 22 DE MAYO. QUITO, ECUADOR




- PAULO VICENTE CALEFFI, Secretario General: propuso que el transporte de personas se sientan en una reunión y el transporte de carga en otra. Cuando haya una empresa de transporte de personas y de carga, tiene que sentarse en las dos reuniones, pero la decisión que se tomará es por la soberanía del país.

- JAIME JAIME DELGADO, Capítulo México: afirmó que a propuesta es interesante y que en la Asamblea Extraordinaria en México pueden intentar hacer ese ejercicio y decidir si es factible o no.

-PAULO VICENTE CALEFFI, Secretario General: aclaró que taxi es transporte de pasajeros; avión es transporte de personas y de cargas; camiones es de cargas. **Afirmó que se hará ese ejercicio en Argentina. Lo puso en votación. Aprobada la propuesta de Argentina.**

A seguir, PAULO VICENTE CALEFFI, SECRETARIO GENERAL dio por encerrado los trabajos de la asamblea. Concuenda bien y fielmente con lo ocurrido en la XXIII Asamblea General Ordinaria de la CIT, el contenido de esta acta secretariado por mi persona, LARISSA DEL C. BARRETO REVETE. En fe de ello, doy testimonio y firmo, en la ciudad de Quito, el 22 de mayo del 2015.


PAULO VICENTE CALEFFI
SECRETARIO GENERAL - CIT


LARISSA DEL C. BARRETO REVETE
SECRETARIA AD HOC



Declaro desconhecer o teor
deste documento por ter sido
redigido em lingua estrangeira.

CARTORIO JH
1. OFICIO DE NOTAS E PROTESTO DE BRASILIA
CRS 505, Bloco C, Loja 13

RECONHECO e dou fe por AUTENTICIDADE
a(s) firma(s) de:
[EVb1k0b0]-LARISSA DEL CARMEN BARRETO...
REVETE.....
BSB, 24 de Agosto de 2015 - 10:22:04
DASP-Consultar selo: www.tidft.ius.br
Selo TJDFT20150011218887USRS


REINALDO GOMES

1º Ofício de Notas e Protesto de Brasília
Reinaldo Gomes
Escrevente
Brasília-DF