

**ACTA DE LA 16ª ASAMBLEA ORDINARIA DE LA
CÁMARA INTERAMERICANA DE TRANSPORTES**

17 y 18 de noviembre de 2011
HOTEL CASA ANDINA - PRIVATE COLLECTION
LIMA, PERÚ

Durante los días 17 y 18 de noviembre de 2011, en el Hotel Casa Andina - Private Collection, ubicado en la Av. La Paz 463, Miraflores, de las 09:00 hasta las 18:15 horas, se llevó a cabo la 16ª ASAMBLEA ORDINARIA Y GENERAL DE LA CÁMARA INTERAMERICANA DE TRANSPORTES – CIT, que contó con la presencia de 14 países miembros: ARGENTINA, BRASIL, BOLIVIA, COLOMBIA, CHILE, ECUADOR, GUATEMALA, HONDURAS (representada por el Capítulo Guatemala), NICARAGUA, PANAMÁ, PERÚ, REPÚBLICA DOMINICANA, URUGUAY y VENEZUELA.

PRIMER DÍA - 17 de noviembre de 2011

APERTURA

BIENVENIDAS DEL MAESTRO DE CERIMONIAS

EL SECRETARIO GENERAL DE LA CIT, SEÑOR PAULO VICENTE CALEFFI, abriendo la reunión saludó a todos los invitados y miembros de la CIT presentes y agradeció al Sr. Alejandro Chang Chiang, Viceministro del Ministerio de Transporte de Perú, por su presencia. Comento que Perú fue el primero país a firmar el acta de fundación de la CIT, cuando fue creada en 2002. Agradeció al Capítulo Perú por la organización de esta asamblea y enseguida pasó la palabra al Viceministro, Sr. Chang Chiang.

- VICEMINISTRO DE TRANSPORTE DE PERÚ, SR. ALEJANDRO CHANG CHIANG - Saludó a todos en nombre del Ministro de Transporte y del Presidente de la República del Perú y comentó la importancia que se debe dar al movimiento de bienes e de personas, a los transportistas, a las políticas sectoriales y al esfuerzo de garantizarse el servicio público de transporte en Perú. Explicó que es este sentido que las actividades del Ministerio del Transporte están orientadas: a fin de mejorar el servicio e inversiones en el transporte público del país, además de mejorar su regulación.

- SECRETARIO GENERAL – Agradeció al Viceministro por su explicación y solicitó a todos los presentes que se levantasen para aplaudirle. El Secretario se despidió del Viceministro, que enseguida dejó el salón de reunión. Acto continuo, el Secretario comentó que fue necesario adelantar el horario de la apertura de la Asamblea General por motivos de agenda del Viceministro, pero que la reunión del Consejo de Representantes – con los Presidentes de los Capítulos - se realizaría a continuación, en la sala al lado.

Intervalo para la realización de la reunión de los Presidentes de los Capítulos CIT y el Secretario General.

- SECRETARIO GENERAL – Reinició la asamblea comentando la reunión de ayer con el Secretario General de la Comunidad Andina de Naciones – CAN, juntamente con el Sr. Martin S. Zinny y el Sr. Harrison Vizcaíno, Subsecretario General y Director de la Región Andina de la CIT, respectivamente. En la oportunidad, se presentó la Cámara y se iniciaron las conversaciones para que la CIT pleitee un asiento permanente en la CAN. Explicó que la aprobación de la CIT dependerá de la aprobación de los 4 países miembros de la Comunidad Andina (Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú) y que para CIT será más un espacio internacional a conquistarse. Acto continuo, el Secretario General pasa la palabra al Sr. Santiago Cembrano, Director General de la CAN.

PRESENTACIÓN: “El Transporte en la Comunidad Andina de Naciones (CAN) y su Influencia en el Comercio Regional”

- SANTIAGO CEMBRANO, Director General de la CAN - Agradeció a los representantes de la CIT por comparecieron a la reunión de ayer y señaló la importancia de este tipo de contacto por parte de las entidades civiles organizadas con la Comunidad Andina. Comentó que recientemente la CAN hizo un acuerdo de cooperación sobre el área de transporte (Pacto Andino).

Resumen de la presentación en *power point*:

- Los países miembros de la CAN, en términos de exportación, representan más de 700 millones, principalmente e lo que se refiere a productos con valores agregados. Colombia es los países que más exporta, seguida por Ecuador y Bolivia. Perú es unos de los grandes destinos de las exportaciones de Colombia y Ecuador.
- La visión política que tienen los países es un entrabe para la Comunidad y las negociaciones y acuerdos que pleitea con los otros países.
- Actualmente, está en foco el “Regionalismo Abierto”. La CAN está adecuándose al mundo que empezó a cambiar desde los años 90.
- Entre los temas actualmente en destaque en la CAN está el comercio, medio ambiente, agua, diversidad natural, estrategia de riesgos en desastres naturales, participación social, estudios científicos, desarrollo social, corrupción, drogas, integración física y de frontera, programas de turismo y cultura, mercado energético integrado entre los países de la comunidad, entre otros. Colombia vende.
- Acerca de la Decisión 399, que resuelve acerca del “Transporte Internacional de Mercancías por Carretera”, comenta lo siguiente: la ley tiene el objetivo de asegurar la eficiencia del servicio determinando en forma clara y precisa las condiciones del contrato y la responsabilidad que deben tener el transportista y los usuarios y eliminar las medidas restrictivas que afecten ele transporte internacional. Está regido por los principios de libertad de operación, acceso al mercado, trato nacional y transparencia, igualdad de tratamiento legal y libre competencia entre otros. Esta decisión se aplica al tráfico entre los países miembros, pero no se aplica al transporte fronterizo, que se regirá por las normas entre los países limítrofes, que podrán otorgar mutuamente condiciones especiales de tráfico. Para tener permiso para realizar el Transporte Internacional de Mercancías por Carretera son necesarios los siguientes documentos: Certificado de Idoneidad, Permiso de Prestación de Servicios y Certificado de Habilitación otorgados por los organismos nacionales competentes del país de origen del transportista.

- La Decisión 399 determina como serán las formas de operación del Transporte Internacional de Mercancías por Carretera estableciendo las condiciones que deben cumplir los contratos del transporte internacional; las características de la Carta de Porte Internacional por Carretera – CPIC, documento que prueba que el transportista es el responsable por las mercancías y deberá cumplir el contrato; los derechos, obligaciones y límites de la responsabilidad de los actores de la operación de transporte internacional por carretera (transportista autorizado, remitente y destinatario). Acerca de la Jurisdicción y Competencia las acciones legales emanadas del contrato serán instauradas ante el juez, tribunal o árbitro designado; y establece acerca de los aspectos de la Migración, en la que tratamiento migratorio para la tripulación de los vehículos habilitados, ingreso, circulación, permanencia salida de los países miembros. Los países miembros adoptarán las medidas necesarias que permitan el establecimiento y la organización de Centros Nacionales de Atención en frontera o de Centros Binacionales de Atención en Frontera en los cruces de Fronteras habilitados para el transporte internacional por carretera. También se crea un Registro Andino de Transportistas Autorizados y Vehículos Habilitados y de Unidades de Carga, los que estarán a cargo de la Secretaría General de la Comunidad Andina.
- SECRETARIO GENERAL – Agradeció la presencia del Director de la CAN y abrió para ponencias.
- NELSONCHÁVEZ, Presidente del Capítulo Ecuador – Comentó que la Norma Andina tiene casi 50 años. Buscar Para que la integración funcione en las fronteras, es necesario prender a los principales actores que la impiden: los bandoleros. Para resolver los problemas que enfrentan los conductores en las fronteras es necesario invitar al debate a los actores de sector del transporte. Congratuló la presentación del Director y señaló su propuesta de integrar el sector del transporte en las discusiones.
- SANTIADO CEMBRANO, Director General de la CAN - Explicó que en las reuniones de la CAN participan aquellos que son convocados por medio de los representante de los gobiernos, ya que la Comunidad Andina es compuesta por Estados. Así que los interesados del sector del transporten deben contactar y solicitar a sus gobiernos su participación en estos tipos de reuniones.
- SECRETARIO GENERAL – Añadió que la solicitud entregue ayer en la reunión en la CAN fue hecha en nombre de los países de la CIT.
- PEDRO LOPES, Representante del Capítulo Brasil – Preguntó cómo está la relación entre el MERCOSUR y la CAN.
- SANTIADO CEMBRANO – Explicó que trabajan juntos en las Cumbres de Trabajo. En junio/julio pasados hubo el cambio de presidencia (para un presente andino) y un acercamiento de los lazos de organizaciones internacionales. Añadió que en breve habrá otra reunión con el MERCOSUR, en la cual participarán la Secretaría General y la Presidencia de la CAN. Por el lado comercial, explico las dos tienen buenas relaciones comerciales entre sus países miembros.
- VÍCTOR MARQUINA, Presidente del Capítulo Perú – Saludó y dio las bienvenidas a todos los presentes y prestó los informes generales sobre la programación del día.

INFORMES DE ACTIVIDADES DE LOS DIRECTORIOS REGIONALES DE LA CIT

- MARTIN SÁNCHEZ ZINNY, Subsecretario General de la CIT – Presentó su último informe como el Director Regional para el Cono Sur:

- **Abril:** Seguimiento situación del Capítulo Uruguay, fin de acelerar la conformación del nuevo capítulo.
- **Mayo:** Se retoma contacto con Bolivia, cuyo gobierno se compromete a reanudar participación del sector privado del transporte.
- **Junio:** Participación en Asamblea General de la OEA, San Salvador, El Salvador. Participación en reunión con presidentes y representantes de El Salvador, Guatemala, Honduras, Panamá, Nicaragua, República Dominicana y EUA; en San Salvador, El Salvador.
- **Julio:** Nexos en el debate por Reglas de Rotterdam, con el apoyo del Director Marítimo del Capítulo argentino, Sr. Antonio Zuidwijk y de la Directora Ejecutiva de la CIT, Srta. Marcella Cunha. Visita a la Región de la CNDC, invitado por la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Chile.
- **Agosto:** Participación como invitado y conferencista en el X Foro ABLA, São Paulo, Brasil. Difusión MERCOSUR/CMC/DEC. N° 14/11. ACUERDO MODIFICATORIO DEL ANEXO DEL ACUERDO SOBRE DOCUMENTOS DE VIAJE DE LOS ESTADOS PARTES DEL MERCOSUR Y ESTADOS ASOCIADOS.
- **Septiembre:** Invitación para Taller “Planificación del Territorio, Adaptación al Cambio Climático: un enfoque de Gestión de Riesgo”, de parte del Ministerio del Interior de la Argentina; con entrega de material impreso y en soporte digital. Invitación para participación en SASVE 2011, Seminario Argentino de Seguridad Vehicular, organizado por la Facultad de Ingeniería del Instituto de Estudios Superiores del Ejército. Buenos Aires. Argentina. Invitación a disertar en el Foro de Logística y Competitividad, organizado para el 14 de octubre en México DF.

Finalizando, Sr. Martin comentó su reciente renuncia de la Fundación para la Formación Profesional en el Transporte – FPT y agradeció al presidente de la FADEEAC, Sr. Luis Alberto Morales, así como a todos los demás miembros de la federación, por todos los años de trabajo en la institución. Remarcó que continúa siendo empresario del sector y que está a disposición de toda la experiencia adquirida en estas décadas como dirigente de su país. Señaló que ha puesto a disposición de la Secretaría General de la CIT, el cargo de Director Regional del Cono Sur.

- LUIS MORALES, Presidente del Capítulo Argentina – Agradeció a todos por aprobar su indicación para la posición de Director Regional y comentó la salida del Sr. Martin Sánchez Zinny y los éxitos que ha logrado como dirigente de la FPT. Agradeció su apoyo en todos estos años en la FADEEAC y los cambios que ha implementado en el sector de transporte de Argentina, en lo que se refiere a capacitación profesional. Señaló que el Sr. Martin Sanchez Zinny podrá contar con la FPT y con la FADEEAC para lo que necesite y expresó su voto favorable por su permanencia en la CIT.

- HARRISON VIZCAÍNO, Director para la Región Andina – antes de presentar el informe de su directorio, solicitó el excuso formal por su ausencia en las últimas dos asambleas, en las cuales

no ha podido participar por motivos personales, y señaló que este hecho no significó una paralización en sus funciones como Director Regional. Con la relación a las actividades del Directorio, apuntó:

- Reunión con el Sr. Jhonny Yáñez, Presidente del Capítulo Venezuela sobre los temas de integración y de fronteras, así como con los representantes del Capítulo Colombia. Se acordó, en la ocasión, que Venezuela siga con las concesiones para el transporte internacional.
- Con respecto a las dificultades que enfrentan el transportista en las fronteras:
 - Necesidad de haber apoyo policial para el transporte. Las caravanas policiales acompañan a los camiones, a fin de evitar el robo.
 - Participación del Directorio en la Cumbre de Bogotá: Importancia de denunciarse los crímenes durante los cruces de frontera. En el Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre: importancia de la decisión 431, acerca de la participación del sector privado en las reuniones.
- En la CAN, ayer fue formalizado nuestra solicitud en nombre de la CIT para participar dentro del Comité Andino de Autoridades de Transporte, como sector privado, con derecho a voz y sin derecho a voto - como en la mesa 4 del MERCOSUR, donde se acepta la participación del sector privado. Es importante que en cada país miembro de la CAN los representantes de la CIT hagan un lobby para que en la próxima reunión del Comité podamos tener una pronta respuesta con respecto a nuestra solicitud. Así podremos llevar nuestras propuestas y proyectos de normas para la integración andina por medio del sector del transporte.

INFORME DE LA SECRETARÍA GENERAL DE LA CIT: ABRIL A NOVIEMBRE DE 2011

- MARCELLA SOUZA, Directora Ejecutiva de la Secretaría General de la CIT expuso las principales actividades desarrolladas por la Secretaría en el último semestre:

- XV Asamblea General Ordinaria de la CIT: Realizado en abril, en Argentina, el evento contó con la presencia de 13 Capítulos y se llevó a cabo la aprobación de la afiliación de la ANP-Trilhos.
- La representación de la CIT en la reunión de la CIP/OEA por parte de FENAMAR y la reunión realizado en junio del Directorio Regional para la América Central y del Norte y el Caribe en San Salvador (El Salvador), en la que estuvieron presentes el Secretario General, el Subsecretario General y los presidentes de los Capítulos Ecuador, Guatemala, Honduras, Panamá y República Dominicana. En la ocasión se discutieron la posibilidad de nuevos ingresos a la CIT (Belice, Haití, Islas Vírgenes y Surinam), además del contacto con nuevas entidades de Bolivia, El Salvador y Nicaragua y la discusión acerca de la participación del Capítulo Cuba en la CIT.
- A lo largo del semestre la CIT también medió contactos entre los Capítulos, como las dos consultas solicitadas por el Capítulo Argentina: al Capítulo Chile acerca del “Corredor Bioceánico Chile-Bolivia-Brasil” y la otra sobre “Normativas Nacionales acerca del Transporte Internacional por Carreteras”, solicitadas al Directorio para la América Central y Norte y el Caribe y Directorio para la Región Andina. La Secretaría General también medió el contacto entre el Director de Transporte Marítimo del Capítulo Argentina y la Agencia Nacional de Transportes por Agua - ANTAQ y el Ministerio de

Relaciones Exteriores, ambos de Brasil, acerca de la “Posición Brasileña con respecto a las Reglas de Rotterdam”.

- La consultoría de la CIT en los 5º Juegos Mundiales Militares.
- La solicitud por parte de la SG de la CIT con respecto a la actualización de la documentación de afiliación. Solamente ocho países llenaron el Formulario de Nombramiento de la Junta Directiva, con los cargos correspondientes. Fueron ellos: Argentina, Brasil, Cuba, El Salvador, Ecuador, Guatemala, Panamá y Venezuela.
- Se señaló que ocurrirán elecciones internas para la elección de la Junta Directiva - bienio 2012/2014, y que durante la XVII Asamblea General de la CIT se llevará a cabo la elección para Secretario General y Directores Regionales.
- Con relación a los cursos de postgrado ofertados por la CIT, desde 2003, cuando fueron creados, se graduaron 812 alumnos: 417 graduados en el Postgrado en Logística, Movilización y Medio Ambiente/GETRAM, y 395 en los programas CELTEM, CABEM y CISMEM realizados en asociación con la Universidad de Miami.

PRESENTACIÓN: “La Participación de la CIT en los 5º Juegos Mundiales Militares”

- MARCELO AUGUSTO DE FELIPPES, Asesor Especial del Secretario General de la CIT, expuso lo siguiente, en su presentación en *power point*:

- Los 5º Juegos Mundiales Militares del CISM, que fueron llevados a cabo en la ciudad del Rio de Janeiro, representaron el más grande evento deportivo realizado en Brasil. Se reunieron más de 6 mil atletas de 112 países, que disputaron 20 modalidades deportivas.
- Para su organización, inicialmente se elaboró un Plan Ejecutivo de acciones. La visión estratégica de los 5º JMM fue de nivel olímpico: se utilizó los Centros de Entrenamiento Deportivo de las Fuerzas Armadas para la preparación de los equipos brasileños y extranjeros; se estimuló la interrelación entre delegaciones y sociedad, además de la promoción de empresas, productos y servicios nacionales - lo que amplió los legados sociales y deportivos de Brasil.
- La estructuración operacional de los centros integrados-coordinadores del evento envolvió centros de operaciones, órganos federales, estatales y municipales, estableciendo un Centro Integrado de Acciones Locales con base fija.
- Se disputaron 20 modalidades deportivas entre las que 6 correspondían a los deportes individuales, 3 a los colectivos, 6 al deporte militar, 4 al de combate y una al deporte de demostración.
- Para operacionalizar el transporte durante los 5º JMM, fue aplicada la metodología PPP (Planeamiento-Planes-Programas), con programas de Sistematización.
- La movilización y el transporte se destacaron en los siguientes aspectos, durante los juegos: apoyo a competiciones, entrenamientos, congresos técnicos, prensa, seguridad/inteligencia, dopajes, observadores internacionales, árbitros, fuerza de trabajo, VIPs, llegadas y partidas de delegaciones, además de eventos especiales: ceremonias de apertura y de cierre y misiones inopinadas.
- Los 5º Juegos Mundiales Militares sirvieron como un “evento-teste” para el país, que tiene adelante las Copas de las Confederaciones (2013), de la FIFA (2014) y las Olimpíadas (2016). La CIT estuvo presente en todo el proceso de planeamiento y ejecución.

PRESENTACIÓN: “Fortalezas y Debilidades del Sistema de Corredores Viales Exclusivos en el Transporte Masivo en Lima”

- Resumen de la presentación en *power point* del representante de la CIT- Perú: “La Inestabilidad Normativa e sus Consecuencias en la Reglamentación del Transporte Urbano de Pasajeros”

- A partir del año 2003 se pasó a adoptar, de manera progresiva, la estabilidad de concesiones de las rutas. Las autorizaciones tenían vigencia de un año y estas se fueron extendiendo hasta la actualidad. Estas autorizaciones fueron otorgadas a distintas tipologías vehiculares abarcando, incluso, vehículos de menor capacidad, como las combis. Esta situación generó una desarticulación en el sistema de Transporte Urbano, haciendo necesaria la creación de un sistema normativo que garantizase la seguridad de los usuarios y una política de los transportes.
- Después de muchos años se otorgó autorizaciones a 10 años (operativas, legales y técnicas). Para ello se realizaron inversiones millonarias en la adquisición de vehículos que podrían obtener estabilidad mientras duraba la autorización. Sin embargo, con el cambio de Gobierno Municipal, surgió la necesidad de nuevas adecuaciones, incluyendo nuevos sistemas de transporte, como los corredores complementarios para transportes livianos y un sistema integrado. Otro importante objetivo fue la reducción de la flota. En 2011 se estableció tipologías y características vehiculares que se deben establecer mediante la expedición de normas dadas por el Ministerio del Medio Ambiente y con informe al Ministerio del Transportes y Comunicaciones. Para ello se adoptó como tipo de vehículo el Euro IV, que funciona con Urea - que es menos contaminante - pero que aumentaría el precio de la tarifa y, probablemente, acarrearía la importación de vehículos con las características que cumplan con la norma de emisión de gases no contaminantes.

LA PARTICIPACIÓN DEL CAPÍTULO CUBA EN LA CIT

- SECRETARIO GENERAL – Explicó el problema referente a la participación de Cuba en la CIT. El capítulo no participar en las asambleas hace dos años (4 asambleas), y no presenta excusas o delega su representatividad durante nuestros encuentros. Además, en este momento la CIT está buscando más visibilidad entre las organizaciones internacionales. Recientemente, hemos iniciado el proceso de adquisición del status de “organización no-gubernamental observadora” en la UNCTAD – Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo. Lo que pasó fue que enviamos toda la documentación solicitada para iniciarse el proceso y, durante el análisis, fuimos informados de que nuestra organización sería recusada por haber en su estructura organizacional la afiliación de un órgano gubernamental: el Ministerio de Transporte de Cuba. Así que, en conformidad con lo que establece el artículo 48, sección II (sobre la pérdida del mandato), del Capítulo IV del Estatuto de la CIT, el Secretario General propone que se extinga por tiempo indeterminado el Capítulo Cuba como un todo y, consecuentemente, la afiliación del Ministerio del Transporte de Cuba a la CIT, hasta que haya instituciones privadas en el sector de transporte del país, que lo pueda representar en el ámbito de la CIT.

- JULIO ARTEMIO, Presidente del Capítulo Guatemala – Comentó que está de acuerdo que no se debe aceptar instituciones privadas en la CIT y que el Capítulo Cuba esté representado por una entidad pública durante las asambleas.

- SECRETARIO GENERAL – Puso en votación la exclusión temporaria del Capítulo Cuba.

Votación: Exclusión temporaria acepta por unanimidad.

- LUIS MORALES, Presidente del Capítulo Argentina – Comentó que se trata de una situación delicada. Señaló que se debe aceptar la suspensión temporaria del Capítulo Cuba por no haber entidades privadas para representarlo, y no por una cuestión de falta de participación en las asambleas.

- SECRETARIO GENERAL – Aclaró que la cuestión de la falta de representatividad en las reuniones es estatutaria; que Cuba no ha justificado sus ausencias o delegado su representación a alguien o Capítulo hace 2 años.

- HARRISON VIZCAÍNO, Director de la Región Andina – Señaló que se debe incorporar a la mesa principal de la asamblea al Sr. Luis Morales, por haber asumido el la Directoria Regional del Cono Sur.

- SECRETARIO GENERAL – Dijo estar de acuerdo con la observación del Sr. Harrison y invitó al Sr. Luis Morales para sentarse a la mesa después del almuerzo.

PASEO AL PUERTO DE LIMA/CALLAO Y ALMUERZO

- SECRETARIO GENERAL – Reinicia la asamblea, avisando que tendremos que alargar horario previsto para el término de la reunión, en función del atraso en la visita al puerto. Acto continuo, pasa la palabra al Sr. Rodrigo Vilaça.

PRESENTACIÓN: “Balance del Sector Ferroviario y Agenda Estratégica para el Desarrollo del Sector Ferroviario”

Resumen de la presentación en *power point* Sr. Rodrigo Vilaça, Director de Transporte Ferroviario del Capítulo Brasil:

- Las concesiones ferroviarias operadas por iniciativa privada siguen superando el recto de aumentar la producción en infraestructura concedida. Cumpliendo con sus responsabilidades, las concesiones ferroviarias gestionan los recursos para atender a las demandas, especialmente en lo que se refiere a la mejoría de las mallas ferroviarias; la adquisición de materiales; capacitación empresarial y la adopción de alianzas con clientes, además del perfeccionamiento profesional. La participación de los modos de carretera y ferroviario en el transporte brasileño de cargas es significativamente distinta a la encontrada en otros países de dimensiones continentales. El proceso de desestatización de las mallas ferroviarias resultó en un impacto positivo. Las inversiones privadas promovieron un incremento en la producción ferroviaria nacional si se comparan el periodo del 1997 con 2010, así como creció el movimiento de carga en

el mismo periodo y se registra crecimiento medio anual de 5,6%. Otros reflejos del impacto positivo de estas concesiones son el crecimiento y generación de empleos directos e indirectos. Los resultados de los beneficios de las concesiones se notan en la oferta, por el aumento de la producción ferroviaria y de la cantidad de empleo; en las **inversiones** que llegan a 24 mil millones; en la **recaudación** del gobierno que arrecadó 13,1 mil millones de las concesiones; y en la **seguridad** con reducción significativa del índice de accidentes.

- Para el futuro, el desarrollo de las ferrovías depende de un conjunto de factores que integran la *Agenda Estratégica para el Sector de Transporte Ferroviario de Cargas* como intermodalidad, seguridad, expansión de la malla, tributación, reglamentación entre otros. De esto factores, la intermodalidad es el más importante y afronta problemas en sus operaciones como el exceso de instancias reguladoras, la inseguridad jurídica, exceso de burocracia y problemas en la infraestructura que incluye la necesidad de perfeccionar el marco regulatorio vigente en función de las actuales demandas y de las nuevas condiciones tecnológicas y económicas del transporte de carga, desequilibrio y control de los diferentes modales y avance en las reformas a medio plazo de modo que la intermodalidad y la integración logística sean los ejes de las políticas públicas.
- El crecimiento de la intermodalidad es fundamental para una mejor utilización de la Infraestructura en Brasil. De los beneficios de la integración intermodal se destacan la disminución del coste de transporte; incremento de la eficiencia y de la productividad de la economía nacional; aprovechamiento de las inversiones públicas y privadas en la infraestructura; reducción en el consumo de energía y otras cuestiones ambientales. Para ello el sector pretende eliminar obstáculos, ampliar la malla y fomentar la intermodalidad a través de la evaluación de los principales problemas que impiden el desarrollo del sector y perjudican el crecimiento económico y expansión de la malla nacionales, aprovechando las inversiones públicas y privadas en las estructuras, para más productividad y mejor eficiencia además de reducir la cantidad de materiales contaminantes que afectan el medio ambiente.
- Señaló que desea que en la CIT se inicie la discusión de estos tipos de proyectos internacionales entre los Capítulos, como por ejemplo el proyecto del túnel entre Argentina e Chile.

- SECRETARIO GENERAL – Comentó que está de acuerdo con lo que presentó el Sr. Vilaça, que le disculpen los camioneros, pero los transportistas de todos los modales deben sentarse juntos, pues la intermodalidad es una realidad inevitable. Con respecto al comentario del Sr. Vilaça, de que el sistema ferrocarril contamina menos de que el sistema viario, señaló que el transporte por agua contamina menos que por riele.

SUMINISTRO EN LOS CENTROS URBANOS: HORARIOS DETERMINADOS DE RECOGIDAS Y ENTREGAS DE CARGAS Y TIPOS DE VEHÍCULOS PERMITIDOS

- SECRETARIO GENERAL – Empezó a tratar el tema del transporte de cargas comentando que cuanto más grande es el centro urbano, mayores serán las limitación de entrada de vehículos para el abastecimiento. Explicó que en Londres todo el abastecimiento se hace en la noche. Tenemos que pensar lo que es lo mejor para la actividad de abastecimiento. El problema está en las industrias, hoteles, hospitales, supermercados y comercios en general, que no quieren recibir las mercancías en la noche. La entrada de transporte particulares parece ser una solución al problema de circulación, como se pasó con el transporte de pasajeros. En São Paulo

los centros comerciales igualmente no aceptan estar disponibles en la noche, en especial por la falta de seguridad. Lo que ocurrió, entonces, fue que se pasó el problema del abastecimiento al sector de transporte, que tuvo que transferir las cargas para camiones menores, para poder abastecer a los centros urbanos. El costo de toda esta nueva operación, consecuentemente, también se transfirió por toda la cadena, hasta al consumidor final. Diferentemente de lo que ocurría, hoy día son necesarios 4 camiones para entrar en la ciudad, mientras todos sabemos que un único vehículo más grande sería suficiente para hacer el abastecimiento. Otro problema que dificulta el abastecimiento en las grandes ciudades de camiones son las vías, que son compartidas con automóviles particulares y más pequeños. Esto es un efecto de la verticalización. Así que tenemos que pensar en una solución. Acto continuo, el Secretario señaló que esta discusión lleva al segundo tema de la agenda de hoy.

RESTRICCIÓN DE PERÍODOS PARA LA CIRCULACIÓN DE CAMIONES EN CARRETERAS DE GRAN FLUJO DE AUTOMÓVILES

- SECRETARIO GENERAL – Señaló que en Brasil se está analizando el proyecto de ley que prohíbe la entrada de camiones los sábados y domingos en los centros urbanos y en las carreteras, en determinados periodos del día: cuando hay un gran flujo de coches. En Porto Alegre, viernes en la noche y domingo en la tarde son períodos en que no se pueden circular camiones en las ciudades – lo que está complicando la movilidad urbana. Así que propone enviar una moción a los países que enfrentan el mismo problema para que se pase a realizar el abastecimiento en la noche. Será un termo, una solicitud en nombre del transporte de cargas y también de personas. Abrió la palabra:

- PEDRO LOPES, Representante del Capítulo Brasil – Comentó que les preocupa mucho a los brasileños este tema de la movilidad en medias y grandes ciudades. En São Paulo, por ejemplo, la alcaldía restringirá a partir del día 11/12/2011 los horarios entre 16h e 22h para la circulación de camiones. Para aquellos que transitan en horarios diferentes se los aplicarán una multa. El Proyecto de Ley 782 (de Brasil) también establece la aprensión del vehículo en este caso. Señaló que en su país grande parte de la producción sale de camión para la distribución y comentó que la ausencia de planeamiento público para esta práctica también es responsabilidad de los que construyen las movilidades en las ciudades. Cree que lo mismo también se pasa en los otros países: las autoridades no establecen un proyecto de infraestructura o planeamiento adecuado para el suministro, por el contrario, establecen multas e restricciones. Añadió que lo que presentaron hace poco el representante del Capítulo Perú y el Sr. Rodrigo Vilaça son abordajes muy importantes, pero debemos buscar los recursos para estos planos. Propendió que se establezca un estudio sobre los desafíos del abastecimiento y que se presente una relación intermodal para ello, adecuándose soluciones. Y que esto se lo muestre a los inversionistas privados, para probarles lo que se puede hacer efectivamente para mejorar esta práctica. Comentó que en Brasil, en este momento, todos están mirando a la Copa del Mundo, incluso los recursos del Gobierno Federal. Por esto es tan importante tratar ahora el tema del abastecimiento. En Santa Catarina, así como en otros estados brasileños, el abastecimiento está parando a las 17h - lo que representa el cume, el ápice de las dificultades que agravan el sector de transporte. Las circulaciones de los transportes están cada vez peores, lo que prueba que soluciones como la aplicada en Santa Catarina fuera la mejor, la ideal.

- SECRETARIO GENERAL – Comentó un estudio que abordó la siguiente cuestión: ¿Lo que pasaría se las mercancías no más llegasen a las ciudades? La respuesta que se encontró fue: “Faltaría cerveza”.

- OSCAR GREINALD, Presidente del Capítulo Panamá – Explicó que en Panamá el transporte de carga no entra en la ciudad y que falta ahí un buen servicio público de pasajeros y infraestructura. También levantó la cuestión que para el abastecimiento ocurrir en la noche los costos con empleados se va a subir, y ni todas las empresas transportadoras van a querer o poder pagarlos. Así que cree que pasar el abastecimiento para el periodo de la noche no va a resolver el problema, por el contrario, vamos a pagar más fletes para varios camiones, en lugar de uno, para que podamos ingresar en los centros urbanos. Esta medida causaría mucha responsabilidad para las empresas transportistas.

- JULIO ARTEMIO, Presidente del Capítulo Guatemala – Comentó que se trata de una vieja cuestión: Este problema comenzó hace 5 años en su país. Las exportaciones de productos perecederos parten del sur hacia el norte para ser embarcadas en el atlántico de Guatemala y la única alternativa es pasar por las ciudades. Entretanto, solo se permite entrar en las ciudades hasta las nueve de la noche. Parados desde las cuatro de la tarde esto significa que el transportista pierde de caminar cinco horas luego por la mañana. No permiten circular desde las cinco de la mañana hasta las nueve AM. Perdiendo de caminar otras cuatro horas. Para un total de nueve horas parado, lo que representa pérdida de tiempo y dinero. Concluyó proponiendo que las fabricas y los almacenes de depósito pasen a localizarse fuera de las ciudades, a fin de facilitar la logística de distribución.

- SECRETARIO GENERAL – Añadió que hay otros establecimientos que también dependen del abastecimiento, como los hospitales y los hoteles.

- JOSÉ GUERRA, Presidente del Capítulo Nicaragua – Comentó el decreto en vigencia en su país, que determina la rotación en la utilización de camiones, taxis, vehículos particulares, etc., basándose en los números de sus placas: pares e impares. Así, se permite la circulación de los vehículos con placas pares en un día y, en otros, con las placas impares. Esta alternativa le parece interesante para reducir el número de transportes durante el suministro en las ciudades.

- BLAS PERALTA, Presidente del Capítulo República Dominicana – Señaló que esto también se pasa en su país. El metro, que está empezando a funcionar hoy día, está mejorando la situación del tránsito para que el vehículo pesado entre en las ciudades, además del cambio del horario de su circulación. Ahora el abastecimiento ocurre cuando los niños ya ingresaron en los colegios y los trabajadores, a sus servicios. Así que sugirió que esta es la mejor alternativa para el suministro. Señaló que las empresas y entidades transportista deben prepararse para estos tipos de cambios, pues los empleados que trabajan a lo largo del día no podrán, también, trabajar durante las noches para el abastecimiento.

- NELSON CHÁVEZ, Presidente del Capítulo Ecuador - Comentó que esta problemática es global. En Quito, se vende cerca de 50 mil vehículos por año. Actualmente, hay ahí 440 mil vehículos en las calles, las que presentaban una capacidad inicial para solamente 120 mil. En esto sentido, el Sr. Chávez añadió que recientemente su entidad ha presentado al gobierno un proyecto para un terminal de caga que estuviera fuera de la ciudad. Pero lamentablemente estos tipos de proyectos no son considerados por las autoridades y los problemas persisten.

Comentó que un hecho curioso que se pasa en Quito, que muchas veces hay choques de hasta 6 vehículos al mismo tiempo, en razón del exceso de vehículos en las calles.

- SECRETARIO GENERAL – Con respecto a lo mencionado por el Sr. Guerra, de Nicaragua, sobre la circulación alternada entre camiones con placas pares e impares, dijo que la misma estrategia es implementada en São Paulo hace ya algunos años- en razón del demasiado número de vehículos que circulan en la ciudad.

- HARRISON VIZCAÍNO, Director para la Región Andina – Opinó que estos ejercicios de pico y placa resulta en el aumento de la demanda por compras de vehículos. Presentó dos perspectivas acerca del tema planteado sobre el suministro:

1º - En Ecuador el suministro está bajo decisiones de cada municipio. Los concejales hacen legislaciones diferentes para cada municipio y los perjudicados son normalmente los empresarios del transporte. La situación es muy delicada y necesitamos de un diagnóstico más profundo sobre cómo resolverla, de modo que podamos llegar a una solución común, sin que se crea un ambiente de competitividad entre los transportistas.

2º - Los trenes, aviones y buques no paran en la noche, como pasa con el transporte carretero. Por otro lado, ello tiene la ventaja de poder ir de puerta en puerta, para entregar los mercancías. En este sentido, dada la importancia de este tipo de transporte para el suministro, sugirió y solicitó a la CIT que se amplíen las discusiones acerca del tema para la arena internacional.

Complementó diciendo que los dos abordajes le parecen que están en esferas legales diferentes: uno a nivel municipal y otro a cargo de los Ministerios del Transporte de los países. Concluyó sugiriendo que: para el primer punto la CIT prepare una propuesta más amplia, para que todos los países empiecen las negociaciones internas en sus respectivos países; para el segundo, que se hagan medidas para rescatar la fuerza del transporte carretero.

- VÍCTOR MARQUINA, Presidente del Capítulo Perú – Comentó que el abastecimiento en algunas zonas urbanas de Lima se realiza entre las 22h y las 06h y que es necesario solicitar permiso a las autoridades municipales del distrito. Además, también se exigen un empadronamiento adicional con fines recaudatorios para la municipalidad de Lima. Señaló que lo que se debe lograr es que la SUNAT y las autoridades municipales dejen de dar autorizaciones y licencias de funcionamiento a establecimientos cuyos accesos se encuentren restringidos al paso de vehículos pesados. Dijo que es incongruente que las autoridades que prohíben el paso de camiones por determinadas zonas urbanas estén otorgando licencias de almacenes o depósitos a las empresas. También comentó la gran escasez de conductores en Perú, lo que hace con que existan muchas unidades de vehículos paradas. Todo esto originado por una política errada, que se utilizaba para la obtención de las licencias de conducir: que hoy día es muy costoso y difícil de obtenerla. Esto está ocasionando que el salario de los choferes sea bastante elevado y, a su vez, que ellos cambien continuamente de trabajo, condicionando a los empresarios a aceptar una serie de caprichos.

- GLADYS SUAREZ, Representante del Capítulo Venezuela - En Venezuela los transportes de carga pesada también se los permite circular solamente en la noche. Dentro de los centros urbanos no se los permiten transitar durante el final de semana y los feriados. El abastecimiento de alimentos y combustibles perecederos, entretanto, se lo permiten todo el

día. Los imperecederos deben ser transportados exclusivamente en la noche. En lo que se refiere al pico-placa, esta política fue eliminada por el Presidente de la República, Hugo Chávez. En su opinión no le parece ideal que se realice el suministro en la noche, pues la inseguridad es demasiada fuerte en Caracas.

- LUIS MORALES, Presidente del Capítulo Argentina – Comentó que las realidades son diferentes pero la problemática es igual entre los países de la CIT. En este sentido, le parece conveniente que exhorten a los gobiernos para una solución segura acerca de los horarios para el abastecimiento de las ciudades, con vistas a la facilitación del comercio y la llegada, a tiempo, de las mercancías a la población. En Argentina el abastecimiento es nocturno y su costo laboral es 100% más caro. Sobre esto punto, dijo que espera que en Argentina los transportistas puedan negociar con los gobiernos municipales. También señaló que es importante mencionar las pérdidas de horas y costos que las limitaciones para el abastecimiento de los centros urbanos causan a los transportistas, en conformidad con lo que comentó el Sr. Harrison Vizcaíno.

- SECRETARIO GENERAL – Añadió que esto es un problema interno a las ciudades y que seguramente se va a agravar. Apoyo la opinión del Sr. Harrison y comentó que necesitamos pensar un poco más sobre como elaborar la petición, de manera que contemple a todos los países. En este sentido, solicitó:

Que los países envíen a la SG de la CIT las restricciones de horarios actualmente vigente en cada país, capital u otra ciudad. Así se podrá acumular informaciones para fundamentar la petición, sin miedo de equivocarse. Por esta forma, podremos tener un documento listo, firmados por todos, que en la próxima asamblea de la CIT.

Votación: La propuesta fue aprobada por unanimidad.

- JAVIER ARTEAGA, Representante del Capítulo Bolivia – A solicitud del Secretario General se presentó como miembro de la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes de Bolivia (ATT) y como el representante del Capítulo. Comentó que los transportistas de Bolivia también reclaman todos los problemas expuestos anteriormente y que el próximo día 12 de diciembre la ATT, junto al gobierno boliviano, podrá compartir informaciones relacionadas a nuevas políticas para el transporte y obras públicas en el país.

- OSCAR GRENALD, Presidente del Capítulo Panamá – Dijo que esperar que se elabore y firme la petición hasta la próxima asamblea es esperar mucho. Sugirió que se firme el documento antes de la reunión.

- PEDRO LOPES, Representante del Capítulo Brasil – Complementó diciendo que el tiempo también le preocupa, pues en este momento se está tramitando en el gobierno de São Paulo la medida de restricción, sobre la cual ha comentado. Así que sugirió que la comunicación entre los Capítulos sea inmediata, para prontamente elaboraren el documento, las reglas, para presentarlo a los gobiernos.

- SECRETARIO GENERAL - Sugirió que sea instaurado un fórum de discusión para que los Capítulos puedan presentar sus ponencias, para así elaborar una carta propuesta que será enviada a todos los países. La Secretaría General de la CIT enviará una convocatoria para que los Capítulos presenten sus ponencias de pronto.

- HARRISON VIZCAÍNO, Director para la Región Andina – Sugirió, entonces, que se oficialice de pronto un documento y, más tarde, con más tiempo, que elaboremos un proyecto o una propuesta más específica y con más informaciones, la que podrá ser llevado para la próxima asamblea, que nos permita a largo plazo resolver estas cuestiones.

- SECRETARIO GENERAL – Con respecto a lo sugerido por el Sr. Harrison, dijo que los dos caminos son complementares y que van a ayudar a los países que tienen más urgencia. Propuso que los Capítulos inicien de pronto el envío de las informaciones a la SG de la CIT y que la carta oficial, debidamente firmada, resulte durante la próxima asamblea.

- NELSON CHÁVEZ, Presidente del capítulo Ecuador – Señaló que es importante que se establezcan plazos.

- SECRETARIO GENERAL – Aseguró que la Secretaría General de la CIT mandará el comunicado con plazos. Los que no desearan manifestarse deben comunicar a la SG.

INSEGURIDAD EN EL SECTOR DE TRANSPORTE

- JULIO ARTEMIO, Presidente del Capítulo Guatemala – Inició el tema de la inseguridad en su país afirmando que el gobierno todavía no ha logrado resolver este problema en el sector de transporte. Acto continuo, presentó al licenciado Luis Alberto Pineda Roca, de la Comisión de Seguridad y justicia de la Corte suprema de Justicia de Guatemala para hablar más de esta problemática.

PRESENTACIÓN: “La Inseguridad del Transporte en Guatemala”

- LIC. LUIS ALBERTO PINEDA ROCA - Saludó a todos en nombre de la Corte Suprema de Justicia de Guatemala y expuso lo siguiente en su presentación en *power point*:

- En los últimos años la violencia ha aumentado en Guatemala y el sector de transporte es una de las principales víctimas. Por tener la violencia un índice elevado, se hizo muy difícil reaccionar contra la misma y solucionar los conflictos en la justicia. Un informe elaborado por el Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) apuntó muchas causas para la violencia en el país como la desigualdad social que amplía la tensión en la población resultando en inconformidad por parte de las personas; otro factor es la falta de aplicación de las leyes. Para solucionar los problemas ocasionados por la exclusión social, el gobierno juntamente con la Organización de los Estados Americanos (OEA) está creando programas de facilitación de acceso a la justicia. Otro programa que se está creando es el de resolución de conflictos en la propia comunidad. Además de un proceso de resolución pacífica de conflictos que no necesiten de trámites burocráticos. Así los juzgados atenderían a delincuencias de mayor gravedad descongestionando la administración judicial. En este sentido, mientras no se concretizan los proyectos elaborados tras el informe del PNUD, se implementó el programa “Cero Tolerancia a la Corrupción, la Impunidad y al Tráfico de Influencias”, conscientes de que estas tres cosas debilitan el sistema judicial, con el fin de devolver a la población la credibilidad en las instituciones judiciales y gubernamentales.

- En lo que se refiere a violencia, el sector de transporte es el más vulnerable en Guatemala. Para solucionar reducir la violencia y sus consecuencias, la Corte Suprema de Justicia está adoptando medidas que incluyen la creación de Juzgados Pluripersonales que tienen el objetivo de agilizar los procesos disminuyendo el tiempo de tramitación; la adopción del uso de la oralidad que permite la agilización de los procesos, la notificación inmediata de las partes y la grabación de las declaraciones lo que resulta en disminución de costos, creación de más judicaturas y acercamiento de la población a la justicia. También se realizó investigaciones para comprender la situación que Guatemala vive y frenar la inseguridad que afecta al sector de transporte.

- SECRETARIO GENERAL – Comentó acerca de un estudio sobre el robo de carga realizado en Brasil, en lo cual se concluyó que los que roban la carga no la usan para consumo propio, pero si para el comercio. Y normalmente los asaltantes son los que nos deberían proveer seguridad: los vendedores de herramientas para monitoriamente y seguros. La situación es la misma del médico que sobrevive de la enfermedad de otros, para poder curarla. Así que para vender seguros es necesaria que haya inseguridad. Concluyó que el crimen no se organizó, lo que pasó fue que la sociedad se desorganizó. Invitó a todos a hacer la reflexión: ¿A quién interesa el crimen? Por supuesto que no a la policía, que tendrá más trabajos y estará más expuesta a riesgos. La inseguridad, afirmó nuevamente, interesa sobre todo a aquellos que venden la seguridad. Tenemos que pensar porqué la violencia en el transporte está creciendo y saliendo del control del Estado, que tiene la obligación de garantizarla. Abrió el tema para discusión.

- VÍCTOR MARQUINA, Presidente del Capítulo Perú – Señaló que la violencia en el sector está en una ola que crece progresivamente y que alcanza a todos los países del mundo, así que cree ser necesario que la CIT elabore una formula de alcanzar a las autoridades municipales para tratar sobre este tema.

- LUPOANI SANCHEZ CELEMIN, Miembro del Capítulo Colombia – Comentó que gustaría de hacer una intervención sobre el tema, presentando un plan de “seguridad democrática”, que podrá bajar los índices de criminalidad en el sector. Solicita que pueda presentar lo que está pasando sobre el tema en Colombia el Sr. Fredy García.

- FREDY GARCÍA, Miembro del Capítulo Colombia – Expuso un mapa que reporta la situación de los vehículos que fueron incinerados en las principales rutas para transporte de Colombia, el año 2011. El estudio relacionó las siguientes empresas que sufrieron daños con los corredores a continuación:

1) Corredor Santander- Boyacá: Transportes Lebrija, Trasan, Cootracero, Copetran, Petroleos del Norte, Cootransbol. Total de 7 buses quemados.

2) Corredor Caldas: Empresa Arauca, Autolegal, Flota Occidental, Transdorada. Total de 1 bus quemado.

3) Corredor Antioquia: Cootransuroccidente, Coonorte, Camiones, Bus de Transporte Urbano. Total de 9 buses quemados.

4) Corredor Oriente: Flota la Macarena, TTI Arauca. Total de 20 buses quemados.

5) Corredor Quindio: Sin reporte de novedad.

6) Corredor Sur Occidente: Expreso Palmira, Velotax, Expreso Bolivariano, Transipiales, Velotax, Cootranar, Transportes Pubenza, Transporte Urbano, Buses de S. Público, Cootransmayo, Camiones Cisterna, Flota Guaitara. Total de 14 buses quemados.

7) Corredor Huila Mocoa Florencia Putumayo: Cointrasur, Expreso Bolivariano, Cootranshuila, Coomotor, Camiones Cisterna, Carrotanques y Camioneta, Camión Bomba, Cootransnorte, Cootransmayo, Bus Escolar, Bus Escalera. Total de 13 buses quemados.

8) Corredor Caribe: Sin reporte de novedad.

Señaló que la ayuda de la fuerzas públicas para minimizar este tipo de violencia es imprescindible, principalmente porque está surgiendo al margen de la ley en Colombia un nuevo grupo armado, lo cual debe ser contenido.

- NELSON CHÁVEZ, Presidente del Capítulo Ecuador – Señaló que la CIT no puede estar ajena a la realidad que los altos índices de criminalidad en el continente americano revelan. Comentó que se debería intentar estructurar un mecanismo que trate de controlar este problema, principalmente en lo que se refiere a casos de muertes de conductores. Añadió que este flagelo debe ser tratado en la OEA. Añadió que ya estamos acostumbrándonos a los crímenes, que por cierto se agravarán, véase la realidad de Colombia y de Ecuador. Así que solicitó que se busque los mecanismos necesarios en el ámbito de la CIT para que comencemos a compartir estos flagelos de la humanidad. También señaló que ha traído una propuesta para seguir a tratar de este tema en los órganos superiores del gobierno y rogó a los Capítulos Perú y Colombia que coadyuven a encontrar una solución.

* El Secretario del Capítulo Ecuador leyó el borrador del documento sobre la situación de violencia e inseguridad que vive la América Latina. La versión final, firmada por todos, está adjuntada a este documento.

El Sr. Chávez también propuso que la CIT realice una asamblea extraordinaria para tratar este punto, además de participar en las mesas de la OEA.

- PEDRO LOPES, Representante del Capítulo Brasil – Cumplimentó la iniciativa del Ecuador por traer para discusión en la Cámara este tema tan pertinente. Dijo que en su opinión la vida es una pérdida inestimable, al contrario de la pérdida de un vehículo, de una mercancía o de un equipaje, que se puede financiar o recuperarlos. Comentó que en Brasil el problema es igualmente grave: São Paulo representa 80% de los robos que ocurren en el país. En el sudeste son más de 10.200 ocurrencias de robos al año, lo que significa un déficit de 602 millones de reais. Señaló que el gobierno y las entidades transportistas deben tomar una profunda decisión sobre cómo resolver esa situación, la cual se debe hacer con coraje y precisión. Añadió que este es el fórum ideal para debatir la cuestión y establecer direcciones. Rogó que se pudiera salir de este encuentro con una decisión para llevarla a los gobiernos, que también pierden tributos con los robos.

- GLADYS SOARES, Representantes del Capítulo Venezuela – Dijo que la inseguridad es un problema de todos. Los gobiernos, a su vez, podrían crear un dispositivo de seguridad que englobara todos los órganos de seguridad del Estado. También comentó acerca de un Decreto que recién se aprobó en Venezuela, con respecto a la obligatoriedad de la implementación y uso del GPS en todos los camiones. Esto le parece una medida insensata y sugiere que se haga

un llamado a la OEA acerca de esta exigencia. Complementó diciendo que muchos gobiernos no dan la debida importancia al sector de transporte y no ven que sin él no se hace nada: educación, alimentación, etc. Comentó que actualmente lo pasa de más grave en sus países son los contrabandos de combustibles en sus fronteras, donde la inseguridad prevalece. En este sentido, afirmó que es necesario presentar un clamor, un alerta para llamar la atención de toda la América sobre la situación de la inseguridad, y no solo de los gobiernos. Concluyó afirmando que los países están cansados de tanta inseguridad sin que nadie los pueda asistir.

- SECRETARIO GENERAL – Solicitó un poco de paciencia al Capítulo Ecuador para que se pueda analizar junto a los Directores Regionales la propuesta que ha elaborado y prometió dar una respuesta mañana en la mañana. Explicó que hay un choque de entendimientos: la OEA es una entidad que reúne y reconoce como sus miembros a los **gobiernos**, y que la CIT es una sociedad civil como cualquier otra que está vinculada a la OEA. Dijo que en la última reunión en que estuvieron presentes él y el Subsecretario General en San Salvador, en junio último, lo que pasó fue que las demandas de todas las entidades civiles presentes fueron tratadas juntas, en un mismo ambiente. O sea, los temas se trataban con los demás representantes de otras entidades con otros intereses, así que esto demuestra que para la OEA la CIT es una sociedad civil organizada como todas las otras; que es una entidad igual a las demás registradas en la Organización. Añadió que, de todo modo, la CIT fue la única entidad a presentar una propuesta de seguridad civil al Secretario General de la OEA. Analizando todo lo que se pasó en San Salvador, comentó que no está seguro de que la manera propuesta por el Capítulo Ecuador para proceder junto a la OEA sea la ideal. Así que solicitó, más una vez, paciencia a los Capítulos que expusieron los problemas de seguridad que enfrentan el transporte terrestre en sus países. Señaló que primero quiere oír a la junta directiva de la CIT acerca de este tema, lo cual le parece muy delicado. Acto continuo, dijo que en contrapartida la Secretaría General de la CIT tiene una propuesta a presentar: ya que el tema de la inseguridad es muy grave y afecta a todos del todo el mundo. Sugirió que la CIT organice un movimiento de protesta contra la inseguridad, por 1 semana y antes de la próxima asamblea. Será un protesta silencioso y muy sencillo, en lo que todos deberán poner dos tiras/cintas en su vehículo, de colores verde y negro. Serpa un movimiento de alcance internacional y simultaneo, pues todos los Capítulos deberán movilizar las entidades y empresas transportistas – de todos los modales – para poner durante una semana, las cintas en sus vehículos. Esto representará que los transportistas americanos están muy preocupados con la inseguridad en el sector y que sí quieren combatirla. Pata que tenga efecto, entretanto, todos los Capítulos y sus gremios deben adherirlo. Será un movimiento que no generará costos o despendio de energía: será necesario solamente la compra de las cintas y su utilización por una semana. La prensa deberá ser convocada. Su divulgación ayudará a expandir el movimiento.

- NELSON CHÁVEZ, Presidente del Capítulo Ecuador – Comentó que espera que la resolución de este protesta sea positiva, pues se trata de un problema con raíces internacionales. Así que solicitó a todos que apoyen la idea y propuso que se tenga en mete como un plan “B” la realización de una reunión en la CIT para tratar de este tema, específicamente, en caso de no aceptaren tratar de la problemática en el ámbito de la OEA.

- SECRETARIO GENERAL – Abrió para votación la idea de realizar la manifestación internacional contra la inseguridad en el sector del transporte americano. A los que estuvieren de acuerdo solicitó que se pusieran de pie, en conformidad con la convocación en el orden a continuación: (1º) representantes del segmento de taxi (sin representante presente en la asamblea); (2º) representantes del modal ferrocarril, (3º) representantes del transporte de

pasajeros en general; (4º) del transporte fluvial; (5º) por carreteras; (6º) los abogados presentes y, por fin, (7º) los representantes del seguimiento de locación de automóviles. Todos se pusieron de pie, aprobándose, por unanimidad, la movilización de la manifestación. Acto continuo, el Secretario agradece y encierra la reunión.

SEGUNDO DÍA – 18 de noviembre de 2011

Para la apertura del segundo día de asamblea, estuvieron presentes los siguientes Capítulos: ARGENTINA, BRASIL, BOLIVIA, CHILE, COLOMBIA, ECUADOR, GUATEMALA, HODURAS (representada por el Capítulo Guatemala), GUATEMALA, NICARAGUA, PANAMÁ, PERÚ, REPÚBLICA DOMINICANA, URUGUAY y VENEZUELA.

REABERTURA DEL MAESTRO DE CERIMONIAS

- SECRETARIO GENERAL – Iniciando los trabajos del día, saludó a todos los presentes y preguntó al Presidente del Capítulo República Dominicana si hay el interés del país en concurrir como sede de la próxima asamblea de la CIT.

- BLAS PERALTA, Presidente del Capítulo República Dominicana – Comentó que si, que a su Capítulo le gustaría recibir una asamblea, entretanto, no sería la próxima, pero la que se realizará en el segundo semestre del 2012.

- PEDRO LOPES, Representante del Capítulo Brasil – Aprovechó la oportunidad para manifestar el interés de Brasil en ofrecer la próxima asamblea, pues en el momento actual el país está preparado para recibir eventos de todos tipo, en función de la infraestructura que se está invirtiendo para los juegos mundiales que irá recibir en breve. Así que la realización de la asamblea de la CIT en Rio de Janeiro, en particular, será muy oportuna.

- NELSON CHÁVEZ, Presidente del Capítulo Ecuador – Preguntó si se va a discutir o no como el primero punto del día lo que quedó pendiente ayer, con relación a la exhortación elaborada por el capítulo a la OEA, sobre la inseguridad en el transporte americano.

- SECRETARIO GENERAL – Aclaró al Sr. Chávez que a la brevedad este tema será abordado, pues en este momento se está decidiendo el país-sede de la próxima asamblea de la CIT.

- SONIA ROTONDO, Miembro del Capítulo Brasil – Preguntó a los demás Capítulos presentes como se estipula y se aplica el precio de los combustibles en sus países para el transporte internacional.

- SECRETARIO GENERAL – Aclaró, más una vez, que el tema en pauta en este momento trata de la votación acerca del próximo país sede de la XVII Asamblea de la CIT y solicitó a todos que se concentren, primeramente, en esta discusión, pues habrá un momento en que se debatirá el precio del combustible.

- SECRETARIO GENERAL – Explicó que si hay opciones: hubo una solicitud de parte del Capítulo República Dominicana y la pendencia de Brasil, que el año pasado ha cedido su candidatura al Capítulo Argentina, para la primera asamblea de este año. Así que será una en

Brasil y otra e República Dominicana. Acto continuo, el Secretario puso en votación la realización de la próxima asamblea en la ciudad de Rio de Janeiro (Brasil), entre los días 13 y 15 de abril del 2012.

Votación: Acepta por unanimidad.

El Secretario señaló que la segunda asamblea del año 2012 se llevará a cabo en la República Dominicana, en agosto, y preguntó al Presidente del Capítulo en que fechas se podría realizarla. Sugirió las fechas 16 y 17 de agosto.

- BLAS PERALTA, Presidente del Capítulo República Dominicana – Dijo estar de acuerdo con las fechas propuestas.

- SECRETARIO GENERAL – Enceró la discusión y rescató el tema del Capítulo Ecuador.

- NELSON CHÁVEZ, Presidente del Capítulo Ecuador – Entregó la petición elaborada por el Capítulo a la OEA, acerca del tema de la inseguridad en la América Latina.

- SECRETARIO GENERAL – Dijo que va esperar la revisión del documento que está haciendo el Sr. Harrison Vizcaíno, en conformidad con lo que hablaron ayer en la reunión.

* En este momento llega al salón y toma asiento el Sr. Harrison Vizcaíno.

- HARRISON VIZCAÍNO, Director para la Región Andina – Comentó que ayer, después de la reunión y de haber conversado con los representantes del Capítulo Ecuador, se resolvió hacer algunas modificaciones en el texto, en particular en la parte resolutive.

- MARTIN SÁNCHEZ ZINNY, Subsecretario General de la CIT – Señaló que el tema de la inseguridad va estar siempre presente en nuestra agenda. Recordó que desde São Paulo, hace algunos años, ya se discutía esta problemática, cuando todos acordaron que una de las soluciones para la inseguridad, principalmente en el transporte de cargas, sería atacar a la demanda por las mercaderías robadas dentro de los países. En su opinión personal, se debe llevar a los gobiernos las medidas propuestas en la CIT, y practicarlas. Afirmó más una vez que este tema debe ser obligatorio en nuestra agenda; el punto uno de nuestra preocupación. Comentó sobre el encuentro con el Secretario General de la OEA durante la reunión con las organizaciones civiles, llevada a cabo en El Salvador: él y el Secretario General de la CIT pasaron 8 horas escuchando a una convocatoria intitulada “Seguridad Ciudadana en las Américas”, juntos a muchas otras entidades civiles que representaban intereses variados. Finalmente, en la reunión particular con el Secretario Insulza (OEA), él les comentó que este tipo de reunión infelizmente resulta en poquísima presión en los gobiernos, pues la mayoría ignora este tipo de iniciativa e la OEA. El Subsecretario General añadió que el documento que entregaron al Sr. Insulza, en la oportunidad, estaba muy bueno y que la CIT no debe esquivarse de hacer presión de este tipo, mismo que a los Estados no surte tanto efecto. Entretanto, le parece más eficiente que cada Capítulo haga un trabajo particular interno, en sus entidades y empresa, juntamente a sus empleados. También sugirió la realización de un trabajo más técnico en el ámbito de la CIT, con la participación de algunos miembros, como del Capítulo Ecuador, y con el asesoramiento de especialistas. No sería una comisión de trabajo, pero algo como un “observatorio de estudio”, compuesto por 3 o 4 personas, con la función de monitorear los problemas recurrentes de esta asamblea: (1) la falta de seguridad en el

transporte de cargas y de pasajeros y (2) el libre comercio, con relación a las demoras en las fronteras y congestionamientos. El Subsecretario concluyó diciendo que todos deben prepararse para aportar soluciones a nivel interno: influenciando el senado, haciendo lobby gubernamental, etc. Solicitó a todos que no cedan a las presiones, pues el tema es prioridad y se debe tratarlo junto a los órganos públicos: que se refuercen las tareas desde los Capítulos.

- VÍCTOR MARQUINA, Presidente del Capítulo Perú – Comentó que en su país el Jefe de la Policía de Carreteras es el responsable por la seguridad en las fronteras y que él está presente en nuestra reunión. También señaló que uno de los problemas más graves que hoy se enfrenta en Perú es el frecuente control/dirigencia de grupos de delincuentes desde la cárcel.

- Coronel, Jefe de la Policía de Carreteras – Comentó los índices de robos en las carreteras del Perú: un promedio de 7 asaltos mensuales. Este índice ha bajado 40%, en particular en razón de los trabajos de la Central de Operativa de Apoyo y de la policía de carretera y la sociedad civil organizada.

- SECRETARIO GENERAL – Afirmó que de hecho la Secretaría General de la CIT tiene que mantener el tema “Inseguridad” en carácter permanente en las asambleas. Con respecto a la propuesta del Subsecretario General para crear un observatorio que asuma el control de todas las discusiones y decisiones tomadas en el ámbito de la CIT acerca del asunto, cree que el órgano también debe encargarse del proyecto de la manifestación pacífica. Todo este trabajo, concluye el Secretario General, podrá ser confiado al propio Subsecretario, Sr. Martin, si lo acepta.

- MARTIN SÁNCHEZ ZINNY, Subsecretario General de la CIT – Agradeció la indicación y dijo que si lo acepta.

- PEDRO LOPES, Representante del Capítulo Brasil – Con respecto a la manifestación de la Cámara a fin de alcanzar los gobiernos, comentó que en Brasil la red viaria suma más de 1,6 millones de kilómetros, entre vías federales y municipales, y que la policía no tiene el control de la circulación de una provincia para otra o mismo de un estado para otro. Señaló que se debería haber en el país una acción conjunta, de todos los modales, para que el Estado tenga más control de la seguridad en el sector del transporte. Dijo que este momento aquí en Lima es histórico, pues todos están caminando en una misma dirección. Afirmó que también se presentará a la Confederación Nacional de Transportes de Brasil, además de otras entidades pertinentes, la propuesta elaborada por el Capítulo Ecuador y revisada por el Directorio de la CIT, en nombre del Capítulo Brasil.

- NELSON CHÁVEZ, Presidente del Capítulo Ecuador – Dijo que a lo largo de estos últimos años la OEA no ha dado ninguna solución acerca de los proyectos que abordan la inseguridad. Le parece que hay un poco de descaso o flagelo para pedir a estos organismos internacionales que nos correspondan como una organización de hombres libres. También le parece que no se importan con los otros que están muriendo todos los días por descuido de una organización que tiene que garantizar la seguridad. Así que cree que este tema debe asumir la Cámara. Los directivos tienen que reaccionar, pues le parece que la CIT tiene recelo de mandar este documento a la OEA. Comentó que ya se aceptaron en asamblea peticiones y proyectos de seguridad de otros Capítulos, como de México por ejemplo, y cuestiona porque no se aceptan la solicitud de Ecuador. Dijo que cree que se están dándole disculpas para no considerarla y que de toda manera aceptaría, en parte, la decisión tomada aquí.

- SECRETARIO GENERAL – Respondió que no está de acuerdo con lo que mencionó el Sr. Chávez, con respecto a la negligencia de parte de la SG de la CIT. La SG realizó los trámites necesarios para llegar a la OEA, a la reunión de San Salvador, y para llevar la cuestión de la inseguridad en la América Latina a la Organización. Acto continuo, solicitó la lectura de la comunicación que él y el Subsecretario General han entregado al Secretario General de la OEA, durante la reunión.

- HARRISON VIZCAÍNO, Director para la Región Andina – Leyó la comunicación (adjuntada). Acto continuo, señaló que la propuesta fue enviada y que no podemos insistir hacer parte de una mesa de discusión de la cual ya hacemos parte, como pleitea el Capítulo Ecuador. Explicó que no podemos insistir con la OEA de esta manera. La carta reitera que la SG de la CIT tiene permanente comunicación con la OEA y que se pretende invitar al SG de la OEA para nuestra próxima asamblea, que tendrá como tema central la seguridad en el sector de transporte. Afirmó que la SG de la CIT ya está haciendo lo necesario para acompañar las acciones de la OEA con respecto al tema.

- MARTIN SÁNCHEZ ZINNY, Subsecretario General de la CIT – Aclaró que la nota fue leída ante 800 personas durante la reunión en San Salvador y entregada en mano del SG de la OEA, quien después se reunió en particular con nosotros y, con un lenguaje muy diplomático, se disculpó por los temas/problemáticas de los demás representantes civiles, que hemos oído por horas y que nada tenía que ver con el tema de la inseguridad que habíamos traído a la mesa de discusión. Así que afirmó que por supuesto que la CIT ya forma parte de esta mesa de reunión en la OEA. Recordó que el próximo encuentro entre la Organización y la sociedad civil se llevará a cabo en Colombia, en 2012, y que la CIT podrá llevar el siguiente tema: “el tránsito libre en las fronteras”. También señaló que en la próxima reunión podrá participar el Sr. Chávez para que pueda ver cómo funciona la dinámica.

- JULIO ARTEMIO, Presidente del capítulo Guatemala – Comentó que la CIT tiene que buscar otras alternativas dentro de la OEA, por medio de los demás Capítulos.

- Subsecretario General de la CIT – Comentó que debemos, antes de todo, aceptar el límite de actuación de la OEA, que a su vez debe respetar la soberanía interna a cada país, no pudiendo avanzar mucho en las decisiones y políticas nacionales.

- LUPOANI SANCHEZ CELEMIN, Miembro del Capítulo Colombia – Dijo que está de acuerdo con la propuesta de que los Capítulos también deben trabajar internamente, reconociendo a las otras autoridades dentro de sus países y poniéndose en contacto con ellas por medio de los gremio. Señaló que todos deben comprometerse con esta función y que entiende la molestia que pasa el Capítulo Ecuador con relación a exhortar a la OEA, entretanto, no se puede comprometer el Secretario General de la CIT, induciéndole a insistir con la Organización de modo inapropiado. Concluyó que todos deben unir sus esfuerzos.

- MAURO BORZACCONI, Presidente del Capítulo Uruguay – Preguntó si los países de la CIT tienen disponible los siguientes datos: el impacto del transporte de carga y de pasajeros en el PIB, además del número de empresas y camiones en cada país. Con relación a la OEA y el tema de la inseguridad, dijo que la diplomacia es una estrategia muy buena pero hace años que no se resuelve el problema. Añadió que lo primero que se debe manejar dentro de la CIT son las informaciones, pues las características de sus países miembros son diferentes. Así se podrá

elaborar un documento único, a ser presentado a los respectivos ministros y autoridades de gobierno; pero antes hay que se buscar masa crítica.

- SECRETARIO GENERAL – Informó que se imprimirá la petición sobre inseguridad, elaborada por el Capítulo Ecuador y revisada por el directorio de la CIT, para que todos los presidentes o representantes de los Capítulos presentes la firmen y la entreguen a sus respectivos gobiernos, si así lo desean.

- SECRETARIO GENERAL – Comentando acerca del sitio web de la CIT, recordó que hay una parte reservada para cada Capítulo, donde pueden utilizarla para poner cualquier tipo de información, estadística y datos que desearan. Acto continuo, propuso que la CIT envíe otra carta a la OEA, para que informen/ respondan sobre la carta entregue al Secretario Insulza, en junio pasado.

- OSCAR GRENALD, Presidente del Capítulo Panamá – Dijo que no está claro la materia puesta en votación.

- SECRETARIO GENERAL – Explicó que deben votar a favor los Capítulos que están de acuerdo en enviar a la OEA una solicitud de respuesta a la comunicación que entregaron en mano, en San Salvador.

Votación: Acepta por ocho votos a favor: Capítulos Argentina, Chile, Colombia, Ecuador, Guatemala, Panamá, Perú y Uruguay.

- SECRETARIO GENERAL – Recordó a todos que durante la próxima asamblea de la CIT se llevarán a cabo las elecciones para los puestos de Secretario General y de Directores Regionales. Así que los Capítulos deben presentar las indicaciones para concurrir a las posiciones mencionadas en conformidad con lo que establece el Estatuto. Explicó que la votación será secreta y nominal.

RUEDA INFORMATIVA

- SECRETARIO GENERAL – Abrió la rueda informativa, señalando que cada Capítulo tendrá 3 minutos para exponer la situación y los principales desafíos que enfrentan los sectores de transporte de sus países.

- ADRIANO DONZELLI, Miembro del Capítulo Brasil – En nombre de la ABLA – Asociación de Alquileres de Automóviles comentó que el sector de alquiler de autos de Brasil enfrenta un grande problema actualmente: el robo de autos nacionales que se llevan a países vecinos, en particular a Bolivia, para contrabando y para servir de moneda de cambio al narcotráfico. Informó, entretanto, que Brasil recientemente ha logrado con éxito la primera devolución de auto robado y llevado a Bolivia. Explicó que con el auxilio del GPS y del informe policial realizado en Brasil fue posible detectar el auto en la ciudad de La Paz. Agradeciendo el apoyo de la CIT, solicitó a esta asamblea que la Cámara se manifieste frente al gobierno boliviano a fin de favorecer a la devolución rápida de estos autos, de forma a desincentivar el narcotráfico y la criminalidad. (La petición está adjuntada a esta acta).

- SECRETARIO GENERAL – Señaló que la petición presentada es un acto notorio público y que la CIT la encaminará al gobierno brasileño. Acto continuo, comentó la encuesta que recientemente se realizó en Brasil, para saber porqué los camioneros pierden tanto tiempo en las fronteras, generando más costos. La pesquisa se concentró en los entrabes.

- PEDRO LOPES, Representante del Capítulo Brasil – Señaló que uno de los grandes problemas en los puntos de frontera del Brasil es la falta de infraestructura, y que recientemente enviaron al Congreso Nacional del país una propuesta de reforma de la ley del trabajo (tiempo de trabajo, etc.) y de tránsito que va a ser votada este año. Con relación a la estadística mencionada por el presidente del Capítulo Uruguay, dijo que la Confederación Nacional del Transporte de Brasil actualiza anualmente un planeamiento/estudio que organiza todos los costos y datos acerca del sector de transporte del país. También apoyó la idea de que todos firmen el documento sobre seguridad que resultará de este encuentro.

- FREDY GARCÍA, Representanta del Capítulo Colombia – Comentó los principales aspectos actuales del sector en su país: 1) la intervención del Departamento Nacional de Planeación (DNP) en el sector de transporte; 2) mejoría en el transporte público (señaló que las transportadoras tradicionales están acostumbrándose a los Sistemas Integrados de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional); 3) con relación al combustible hay una iniciativa popular en Colombia que plantea el cambio de la forma actual de establecimiento del precio de los combustibles.

- BLAS PERALTA, Presidente del Capítulo República Dominicana – Comentó el problema que su país sigue teniendo con Haití: las cargas que llegan ahí son todas transportadas por la República Dominicana y el aparato nacional y de seguridad no logran garantizar a las transportadoras y a los transportistas seguridad durante el trayecto. Explicó que actualmente en Haití hay presente solamente una especie de policía de prevención, que la entregan varios países de la misión de la ONU presente en el país hace algunos años. Con relación al combustible, dijo que es uno de los más caros del mundo: el diesel cuesta US\$5,50 el galón. Aprovechó para una vez más sugerir en la asamblea de la CIT que sea obligatorio el examen de antidoping a todos los conductores.

- SILVIA SUDOL, Directora Ejecutiva del Capítulo Argentina – Dijo que con relación a la problemática del transporte internacional, existen diversos puntos a mencionar, entre los cuales se destacan, sin dudas, “las demoras en fronteras”, que significan un elevado costo económico y humano para las empresas y conductores de camiones. En diversas oportunidades, en conversaciones con los funcionarios responsables, en particular los aduaneros, las entidades empresarias han resaltado la necesidad de contar con una verdadera “agilización fronteriza”, que no se opone a los controles necesarios a los efectos de garantizar la seguridad de los tránsitos, pero que es un requisito imprescindible para concretar un transporte internacional eficiente que cumpla con los objetivos de entrega de las mercaderías en tiempo y forma. En tal sentido, es claro que la problemática de la frontera no debe enfatizarse tanto en la carencia de infraestructura (que claramente existe), sino en la dinámica de la operatoria de los Organismos. Por otra parte, es fundamental destacar que, así como se reclama a los Estados agilizar las operaciones del transporte internacional, es necesario que el sector privado presente correctamente documentadas las cargas a transportar, y cumpla con todos los requisitos establecidos, dado que las presentaciones incorrectas producen demoras y rechazos de los trámites realizados. La capacitación empresaria es tan importante como la de los conductores para alcanzar una mayor eficiencia en la modalidad internacional con todas

sus particularidades. Asimismo, debe destacarse que otro aspecto que repercute negativamente sobre las empresas de transporte internacional es el reiterado incumplimiento por parte de los Estados de los Acuerdos internacionales y las normas supranacionales, los cuales muchas veces son ignorados, priorizando las normas nacionales, y produciendo conflictos innecesarios entre las Partes. Finalmente, es importante tener en cuenta que los días 29 y 30 de noviembre y 1º de diciembre se llevará a cabo en Lima, la XIV Reunión de la Comisión del Artículo 16 del ATIT, que permite la reforma y actualización del Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre, y a efectos de arribar a conclusiones concretas y practicables, es necesario que todos los Estados Parte envíen representantes a la misma. Asimismo, debemos recordar y estar atentos a lo que se ha mencionado recientemente en esta XVI Asamblea de la CIT, acerca de la elección del tema vinculado a la problemática de las fronteras a nivel hemisférico en la próxima Asamblea General de la Organización de Estados Americanos (OEA), en el año 2012.

- LUIS MARCOS, Miembro del Capítulo Perú – Agradeció a todos por las presencias y expuso los siguientes puntos con relación a las dificultades que enfrentan el modo de transporte de carga en su país:

- 1) Las variaciones del precio del combustible: en este año el precio ya sufrió cuatro incrementos y, actualmente, está entre US\$4,10 y US\$4,20. Hasta el 28 de diciembre probablemente habrá más un aumento. Para tratar esta situación, comentó que la UNT, gremio de transporte peruano de lo cual hace parte, ha contratado una consultoría particular, que ha concluido que hay un sistema perverso para la determinación de los precios de los combustibles que son producidos en Perú: se exportan 60% y se importan 40%. Señaló que se cobran precios internacionales por combustibles que llegan de Ecuador, Colombia y Nigeria, por ejemplo, que son países productores de petróleo de bajo calidad. El estudio elaborado por la consultoría también concluyó que el combustible nacional viene con impuestos cobrados impropiaemente. Los altos precios con los impuestos, entretanto, son revertidos al consumidor, que tienen pagar caro por combustible nacional.
- 2) Los problemas con el transporte terrestre internacional con países vecinos, como Perú y Colombia, no se están resolviendo con los acuerdos de la ATIT y de la CAN, pues las normatividades no son cumplidas. Comentó la necesidad de que los capítulos, en las diversas modalidades, fiscalicen el cumplimiento de los acuerdos firmados por sus países. Señaló que actualmente no hay más como entrar en Bolivia, que la situación está muy crítica. Así, solicitó formalmente a la CIT que exhorte a la Bolivia para negociar – para invitarla a sentar a la mesa de negociación.
- 3) Solicitó a la CIT-Brasil que se encuentre con sus gremios- en las fronteras para que podamos poner las cartas sobre la mesa e intercambiar experiencias, potencialidades y posibilidades a fin de prestar nuestro servicio con eficiencia y seguridad.

- HARRISON VIZCAÍNO, Director para la Región Andina – Mencionó sobre el Comité de Transporte Terrestre del Consejo Andino.

- SECRETARIO GENERAL – Aclaró que este tema será tratado en la tarde, con Ecuador.

- JOSÉ EDUARDO LOPES, Director Suplente para Transporte Urbanos de Pasajeros del Capítulo Perú – Comentó que la misión de la CIT, como organización internacional, es promover acciones en conjunto, entretanto, afirmó que todavía los Capítulos tienen que resolver

cuestiones internas a sus países. En el ámbito de la CIT, dijo que se debe promover políticas supranacionales horizontalmente y que esto debe venir de un trabajo específico, de una especie de “fórum de Ministros de transportes de las Américas”, y no de ministros de infraestructura o de obras públicas. Complementó diciendo que directrices macro-políticas (macro-regionales) deben salir de este fórum, anualmente, para que se pueda elaborar y llevar propuestas a partir de ahí a los gobiernos.

- SECRETARIO GENERAL – Explicó que la SG de la CIT ha levantado la relación de todos los países donde existen Ministros de Transportes y que en algunos casos, donde dicha posición no existe, las funciones las asumen el Ministerio de Desarrollo, el Ministerio de Comunicaciones o el Ministerio de Obras Públicas, entre otros. Así que ya se solicitó en asambleas anteriores que los Capítulos que están inseridos en este caso insistan con sus gobiernos por medio de un interlocutor, pues la CIT muchas veces no sabe a quién reportarse para el tema del transporte. Así que señaló que es necesario saber cómo cada gobierno funciona y está estructurado, antes que la CIT lo comunique. Él también comentó que en una reunión pasada se acordó que era necesario que los Capítulos decidiesen quien sería el interlocutor entre sus gremios afiliados y sus gobiernos, a fin de fortalecer la organización y, en el futuro, para solicitar la creación de un Ministerio de Transporte en los países donde aún no existía para que finalmente se pudiera tener un interlocutor legal para las cuestiones de transporte.

- SECRETARIO GENERAL – Afirmó que es importante que la CIT ingrese en ALADI.

- GLADYS SUAREZ, Directora de Transporte Terrestre del Capítulo Venezuela – Comentó el hecho que hoy se pasa en su país, con el gobierno del Presidente Hugo Chávez, en que los transportistas siempre deben prestar cuentas de lo que gastan, incluso con combustible, cuando salen a otros países. Explicó que lo que pasa es que algunos países fronterizos, como por ejemplo Colombia, van a Venezuela para contrabandear combustible, en función de la falta del insumo en estos lugares. Con respecto a la representatividad del Ministro del Transporte venezolano, comentó que se tornó muy difícil lograr la autorización del gobierno para que participe de reuniones en organismos internacionales, como ejemplo en la OEA. En este sentido, afirmó que si apoya el Presidente de su país pero que apoya, ante todo, el sector de transporte.

- SECRETARIO GENERAL – Congratuló a la Sra. Gladys por su actitud y solicitó aplausos.

REFRIGERIO

- SECRETARIO GENERAL – Reinicia la Asamblea.

- MAURO BORZACCONI, Presidente del Capítulo Uruguay – Comentó el ingreso de camiones robados en Perú y que se sorprendió con los relatados, que se pasan en muchos países americanos. Así que cree que los Capítulos deben pensar y analizar qué tipo de transporte por carretera quieren tener en sus países, teniendo en cuenta los problemas que traen el robo y el revendo de camiones. O sea, se debe preguntar: ¿Qué rumbo vamos dar al transporte, como empresarios y transportistas? A partir de ahí, para no legitimar esta práctica ilegal, podremos sugerir en el ámbito de la CIT medidas para el desarrollo decientes y honestas, como empresarios serios, que pagan impuestos y pagan muy caro por cada vehículo.

- SECRETARIO GENERAL – Dijo que está de acuerdo con el S. Borzacconi y afirmó que esta es la finalidad de la CIT: proveer un fórum de discusión para que los transportistas puedan mejorar sus trabajos en sus países. Señaló que el propósito, entretanto, es que todos disponibilicen y tengan acceso a las informaciones compartidas, a fin de que se pueda desarrollar medidas armoniosas. Si hay asimetrías en las situaciones que enfrentan los Capítulos, entonces que se deben conocerlas. Con respecto a la asociación de la CIT a ALADI, dijo que el Sr. Borzacconi podrá contribuir mucho, pues la sede de la organización está ubicada en su país.

- MAURO BORZACCONI – Respondió que con mucho gusto contribuirá con este tema.

- JULIO ARTEMIO, Presidente del Capítulo Guatemala – Comentó sobre los protocolos que rigen la integración Centroamericana, los cuales garantizan la libre contratación de los servicios de transporte sin perjuicio del país de origen o destino y la libre circulación de bienes, personas y vehículos. En particular, señaló que Centroamérica tuvo que esperar 40 años para alcanzar el grado de facilitación del que hoy se disfruta, pero todavía presenta desafíos en la región.

- SECRETARIO GENERAL – Comentó que en Brasil algunos abogados se reunieron para crear un ordenamiento hacia el sector de transporte del país. Entre los especialistas involucrados está el abogado Flávio Henrique Santos, que está presente en esta asamblea y que propone que se realice un ordenamiento similar entre los países miembros de la CIT. En este sentido, el Secretario rogó a todos los Capítulos que envíen sus legislaciones internas para el sector de transporte a la Secretaría General de la CIT, que tratará de encaminarlas al Sr. Flávio - que organizará este estudio comparativo gratuitamente. Acto continuo, el Secretario solicitó aplausos para el Sr. Flávio y por su iniciativa.

- PEDRO CUELLAR, Representante del Capítulo Chile - Comentó que en su país está latente los problemas relacionados al transporte de pasajeros por pesos y por ejes.

- SECRETARIO GENERAL – Solicito al Sr. Luis el envío detallado de la experiencia de Chile a la SG de la CIT.

- RODRIGO VILAÇA, Director de Transporte Ferroviario del Capítulo Brasil – Hablando en nombre de las entidades que representa: ANTF, SNTF, ANP-Trilhos y ABIFER, propuso que se elabore en el ámbito de la CIT un plano nacional de transporte de pasajeros en los países miembros, además de que se invite a los responsables públicos del área para participar de un fórum que funcionaría en paralelo a las asambleas de la Cámara.

- SECRETARIO GENERAL – Solicitó al Sr. Rodrigo que informase a la Secretaría General los nombres de los representantes y entidades vinculadas al transporte ferroviario de pasajeros para que también se pueda invitarlos. Además, señaló que se inviten también entidades logísticas, por medio de la ASLOG (Asociación Brasileña de Logística) – entidad que también represente el Sr. Rodrigo – pues ellas también tienen interés en los temas discutidos.

- MARCOS MACHADO SOARES, Miembro del Capítulo Brasil – Solicitó la inclusión del tema “Comparación del Sistema Multimodal” en las asambleas de la CIT, por tratarse de un asunto relevante y de interés general entre los transportistas.

- SECRETARIO GENERAL – Solicitó al Sr. Marcos que también informase a la SG de la CIT los nombres de los responsables y entidades vinculadas a la navegación fluvial y marítima para que se los invitasen a participar las asambleas futuras.

- JOSÉ GUERRA, Presidente del Capítulo Nicaragua – Comentó sobre el problema de la circulación de mercancías entre los países centroamericanos y el largo periodo de tiempo que el transportista pierde para cruzar sus fronteras. Dijo que este problema se lo minimizó cuando se pasó a utilizar un documento padrón, lo cual facilitaba el flujo entre los países. Explicó que el documento fue embasado en una experiencia europea.

- SECRETARIO GENERAL – Aclaró que este acaso se trata de una sistemática utilizada por la entidad europea IRU – International Road Union, que se llama “TIR”.

PRESENTACIÓN: LA CRISIS ECONÓMICA INTERNACIONAL

- Emilio Felcman, del Departamento de Costos de FADEEACM – Resumió los impactos de la crisis económica internacional sobre los países sudamericanos y en vías de desarrollo, y sus consecuencias sobre el transporte de cargas, en particular en Argentina.

PRESENTACIÓN: “Transporte Seguro de los Usuarios de Silla de Ruedas”

- PAOLO SBALZER, Gerente de Ventas para la América Latina de la Q’Straint, expuso lo siguiente en su presentación en *power point*:

- En América Latina viven alrededor de 85 millones de personas con algún tipo de discapacidad, con proyección de que esta prevalezca en años futuros. Las discapacidades se clasifican en motriz; auditiva; de lenguaje; visual; verbal. Las causas de las limitaciones físicas o psíquicas que generan la discapacidad son variables y pueden ser resultados de problemas en nacimiento y causas congénitas, enfermedades, accidentes y la vejez. La discapacidad se cruza con el tema del envejecimiento de la población y sufre influjo de la incidencia de la pobreza y baja competencia de la seguridad social. En el futuro muchos adultos mayores se volverán discapacitados.
- Entre el 80% y el 90% de los discapacitados de América Latina y Caribe están desempleados o no integrados a la fuerza laboral y 20% a 30% de los menos discapacitados asisten a la escuela y uno de los motivos más importantes es no tener como desplazarse por falta de un transporte adecuado.
- En el área de transporte accesible, la ciudad de Curitiba (Brasil) es un ejemplo, pues transporta casi dos millones de personas gracias a una Red de Transporte Integrado que tiene como prioridad el transporte público y especialmente el transporte de discapacitados. Es imprescindible que algunos países revisen sus acciones hacia la discapacidad con el propósito de mejorar la condición social y ampliar la seguridad de las personas además de que las normas internacionales no se preocupen solo con el transporte masivo, sino con el transporte accesible y seguro.

ALMUERZO

RELACIÓN ENTRE EL PRECIO DEL COMBUSTIBLE Y EL PRECIO DEL FLETE

- SECRETARIO GENERAL – Reinicia la asamblea con la presencia inicial de los participantes de los Capítulos Argentina, Bolivia, Brasil, Nicaragua, Panamá y Perú. Con relación al tema del costo del flete y costo del combustible, sugerido por el Capítulo Panamá, el Secretario explicó que existen dos casos para estipular el precio del flete: por kilómetros recogidos y toneladas de carga, o por el precio del flete definido por día. Con respecto al precio del diesel, dijo que en Brasil permanece el mismo hace 10 años, que la PETROBRAS insiste en no bajarlo.

- OSCAR GRENALD, Presidente del Capítulo Panamá – Aclaró que en Panamá los precios de los combustibles varían mucho. En lo que se refiere al flete, dijo que ninguna empresa quiere ser la primera a subir el precio, por recelo de que pierda competitividad. Afirmó estar de acuerdo con el Secretario General, con respecto a la alternativa de calcularse el flete basándose en la relación galón/km/tonelada en un sistema que se procese en la computadora.

- SONIA ROTONDO, Miembro del Capítulo Brasil – Comentó que para hacerse transporte internacional respetando al Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre - ATIT la empresa transportadora debe recibir del gobierno todos los medios para que pueda salir de su país y ingresar a otro. En el caso de Brasil, son aproximadamente 750 empresas, con flota de 55 mil vehículos habilitados para realizar transporte internacional entre los países de la región. Señaló que cuando los vehículos salen de un país para otro el principio del tratamiento igualitario para los conductores pasa a valer, incluso para el abastecimiento fuera del territorio nacional. Aclaró que lo que pasa actualmente es que en algunos países, como por ejemplo en Bolivia, el combustible es vendido a los nacionales con 50% del valor subsidiado. Los brasileños, a su vez, no pueden abastecer en Bolivia – no es acepto en el país el “abastecimiento suplementar”. Los que logran abastecer pueden ser detenidos. Teniendo esto en cuenta, la Sr. Sonia solicitó que se haga una consulta a los Capítulos acerca de las políticas de abastecimiento que sus gobiernos adoptan para nacionales y extranjeros.

- LUIS MARCOS, Miembro del Capítulo Perú – Aclaró que tampoco es permitido a los peruanos el abastecimiento en Bolivia. Explicó que en los puestos de abastecimiento el tratamiento para nacionales y extranjeros es diferente y cuestionó si este tipo de medida tiene el objetivo de reducir el contrabando, por ejemplo. Con relación a la frontera con Ecuador, sin embargo, explicó que Perú busca un entendimiento entre las autoridades competentes, a fin de encontrar soluciones legales. Dijo que conversando si se puede solucionar algunos problemas que enfrentan los extranjeros en pases de frontera, pero hay que tener voluntad política para ello.

- SECRETARIO GENERAL – Preguntó si Colombia va a abrir el cuesto para flete.

- FREDY GARCÍA, Miembro del Capítulo Colombia – Dijo que el gobierno ha creado un sistema interesante para el cálculo del flete, basándose en un promedio por km recogido y tonelada transportada. Señaló que este es uno de los principales programas para el trasporte en el momento.

- SECRETARIO GENERAL – Explicó que en Brasil se paga impuesto sobre el flete.

- FREDY GARCÍA, Miembro del Capítulo Colombia – Dijo que con relación al transporte de pasajeros el Estado define el valor de la tarifa. Explicó que esto es una medida, una decisión política – como comentó el miembro de Perú.
- SECRETARIO GENERAL – Añadió que del precio del flete cobrado en Brasil grande parte representa impuestos.
- HARRISON VIZCAÍNO, Director para la Región Andina – Comentó que está de acuerdo con lo que expuso la Sra. Sonia, que no se puede haber discriminación entre los conductores nacionales y extranjeros si los mismos están debidamente habilitados. Defendió el tratamiento igualitario y señaló que este principio está acordado y escrito en la mayoría de los tratados internacionales. Así que se debe cumplir las normas internacionales definidas, pues lo que pasa es que muchas veces la norma municipal o federal se sobrepone a la norma internacional/supranacional, la que supuestamente vale más. Señaló que lo ideal es que se haga cumplir internamente las normas internacionales que ya existen. Él concluyó que de pronto la CIT tratará de armar un fórum de discusión interno – un futuro comité para tratar el tema.
- FREDY MORENO - Habló de la iniciativa popular en su país, consagrada en la Ley 134 de 1994, cuando la gente organizada lleva un proyecto de ley sobre el precio del combustible al Congreso Nacional. Explicó que el combustible, en aquel momento, estaba muy caro para un país que se decía autosuficiente en este insumo. Así que la movilización de los ciudadanos si ha probado ayudar a luchar contra las imposiciones del gobierno.
- PEDRO LOPES, Representante del Capítulo Brasil – Solicitó que se organizara una tabla con los precios de los combustibles cobrados en cada país miembro de la CIT.
- SECRETARIO GENERAL – Aclaró que la SG de la CIT ya ha organizado esta tabla y que incluso está disponible en el sitio web.
- NESLSON CHÁVEZ, Presidente del Capítulo Ecuador – Recordó la existencia de la Organización de los Países Exportadores de Petróleo – OPEP, responsable por controlar los precios de venta del petróleo en el mercado mundial, y la necesidad de que los países sigan sus precios estipulados. También señaló que en Ecuador se importa petróleo, además de producirlo.
- SECRETARIO GENERAL – Señaló la tendencia creciente de explorarse petróleo en el mar, como es el caso de Brasil y de los EE.UU., y la posibilidad de que un día los países empiecen a pelear por eso. Comentó que en Ecuador la política adoptada con relación al petróleo es de mantenimiento, lo que demuestra una preocupación de parte del gobierno hacia al futuro: a lo mejor es importar petróleo y guardarlo, para tenerlo en el futuro.
- SILVIA SUDOL, Directora Ejecutivo del Capítulo Argentina– También sugirió que los Capítulos disponibilicen en el sitio web de la Cámara los datos de las empresas filiadadas, con relación a la cantidad de empleados /choferes, número de vehículos que cruzan las fronteras, además de los datos de los representantes en cada país, entre otros. Explicó que la idea es tener estas informaciones permanentemente actualizadas en el sitio web de la CIT, para que uno no tenga que consultar a la SG siempre que necesite de estas informaciones para utilizarlas en proyectos, propuestas etc.

- SECRETARIO GENERAL – Dijo que parte de estas informaciones ya está disponible en sitio web de la CIT y que su complementación dependerá de la disponibilidad de los Capítulos. Dijo que en la página hay un link que direcciona a los sitios de las entidades miembros. Solicitó que se colocara en la pantalla el sitio de la CIT. Acto continuo, solicitó al Subsecretario General que se lea la petición a la CAN (la Resolución No. 006), con respecto a una empresa colombiana que ha demostrado desobediencia civil y que ha perjudicado al Ecuador y al Perú.

- FREDY GARCÍA, Miembro del Capítulo Colombia – Ofreció que su entidad sirva e interlocutor entre la CIT y la empresa colombiana mencionada en la petición, a fin de contribuir con la resolución del problema.

- SECRETARIO GENERAL – Solicitó aplausos por la iniciativa del Sr. García. Acto continuo, preguntó a todos los Capítulos presentes si estaban de acuerdo con la petición y se la firmarían. Todos demostraron concordar.

- MARTIN SÁNCHEZ ZINNY, Subsecretario General e la CIT – Dijo que valora la buena voluntad del amigo de Colombia y que el diálogo si parece una buena alternativa, pero resalta que a este tipo de delito – un hecho consumado - le parece conveniente que lo aplique la ley.

- SECRETARIO GENERAL – Dijo que de toda manera, le parece muy importante la colaboración del país hermano. Acto continuo, pasa la palabra al Perú.

- LUIS MARCOS, Miembro del Capítulo Perú – Explicó que Perú, hace más o menos dos meses, tuvieron una mesa binacional, con las autoridades competentes de Colombia y también hemos denunciado la problemática contenida en la Resolución CIT presentada. Señaló que está de acuerdo con el Sr. Martin, que se debe investigar el caso en conformidad con la ley, pero que también valoriza la interposición de los buenos oficios del gremio transportista colombiano, en el sentido de que aseguran que los acuerdos que se han arreglado en las últimas mesas bilaterales con Colombia y con Ecuador sigan adelante. Que se direccionen sus auspicios a las autoridades pertinentes, tanto de aduanas, de transportes y fiscalización, ya que Colombia se comprometió en respetar el tránsito libre entre los países signatarios de la Comunidad Andina. Concluyó afirmando que el imperio de la ley debe prevalecer sobre todas las cosas.

- SECRETARIO GENERAL – Teniendo en cuenta la ausencia del presidente del Capítulo Uruguay para firmar los documentos resultantes de esta asamblea, preguntó si alguien sabía donde él se hospedaba.

Nadie supo informarle.

- FREDY GARCÍA, Miembro del Capítulo Colombia – Sobre la cuestión de dialogar o no con delinquentes, cree que el documento manifiesta que todos, de manera clara, están pidiendo que las autoridades intervengan y vayan a las máximas consecuencias con lo que pasa con esta empresa colombiana. Así que no está de acuerdo con la intervención del colega con relación a la posición de Colombia, pues se está manifestando acá, por medio de la CIT, que se buscan sanciones a las personas que han cometido las infracciones. No cree que se pueda interpretar de esta redacción algo distinto. El diálogo con el gremio puede alcanzar algún tipo de entendimiento con los actores. Si puede tener este canal o no tenerlo. Le parece que la redacción de la carta es muy clara en el sentido que nosotros correspondamos a la ley y al derecho, y que se busque la sanción de cualquier persona que no respecta a la propiedad

privada - y no solo en Colombia, sino también en todos los demás países de la CIT, porque defendemos esto como un principio básico como seres humanos.

- MARTIN SÁNCHEZ ZINNY, Subsecretario General e la CIT - Agradeció la ponencia y se corrige, pidiendo disculpas con relación a lo que ha mencionado sobre los delincuentes, pero que tiene ciencia de que nadie puede ser considerado culpado antes de juzgado.

- NELSON CHÁVEZ, Presidente del Capítulo Ecuador – Dijo que esta discusión está en un buen camino y que está resuelto el asunto. Hubo una mala interpretación de lo que expuso el Sr. Martin, pero esto es algo normal. Comentó que en esta mañana el Sr. Santiago Cembrano, Director General de la Comunidad Andina, expuso que los que están dificultando el paso entre las fronteras de los países miembros están infringiendo a la ley andina, que es una ley supranacional, que está encima de las leyes nacionales. Y cuando se contraviene a eso se está cometiendo algo que nos se debe hacer. Hoy hay la voluntad de nuestro compañero hermano de Colombia de prestar su contingente, para cuando hay una mesa de diálogo podamos conversar con la gente que necesariamente en algún momento se deberá hablar. Afirmó que no se puede ignorar esto. Si hay una forma de hablar con las personas que dificultan el tránsito por medio del gremio colombiano, entonces agradece la iniciativa de la delegación de Colombia y les aplaude, pues cree que es así que se debe trabajar en la CIT. Añadió que hoy se reúne para redactar este pedido para buscarse un consenso, un acuerdo entre los países involucrados: Perú, Ecuador y Colombia, y con el respaldo de la CIT. Cree que deben seguir con todos los trabajos y ayuda para pacificar y permitir el tránsito hacia estos países. Agradeció nuevamente al Capítulo Colombia por la iniciativa.

- SECRETARIO GENERAL – Volviendo a la discusión sobre las informaciones de los Capítulos y gremios afiliados de la CIT en la página web (www.citamericas.org), solicitó a su asesor especial, Sr. Marcelo de Felippes, que explicara el contenido, por país, de la página. Así lo hizo con la ayuda del Secretario General, que rogó a los Capítulos que complementasen las informaciones relacionados a sus gremios filiados y a su junta directiva, pues muchos datos la SG de la CIT tuvo que buscarlas sin la ayuda del Capítulo.

- PEDRO LOPES, Representante del Capítulo Brasil – Propuso que se incluya en la página web informaciones sobre el subsidio que cada país ofrece al diesel.

- SECRETARIO GENERAL – Señaló que este documento acerca de la problemática entre Ecuador, Colombia y Perú también se lo imprimirá para que todos lo firmen. Así que con excepción del presente del Capítulo Uruguay, que ya se fue, solicitó que nadie se vaya antes de firmar todas las tres resoluciones elaboradas durante esta asamblea. Aclaró que todos los presidentes llevarán los documentos para sus países para que puedan utilizarlos o divulgarlos como lo quieran. Solicitó a la Srta. Marcella que abriese nuevamente en la pantalla las partes “resoluciones” y “recomendaciones” del sitio web de la CIT, para que pudiese mostrar que los tres documentos también estarán disponibles ahí, debidamente enumerados. Aclaró que todo en la CIT es muy transparente, y que los documentos se puede bajarlos en el sitio web de manera muy práctica. Acto continuo, pasa la palabra al Capítulo Perú para los agradecimientos finales y cierre.

CLAUSURA

- VICTOR MARQUINA, Presidente del Capítulo Perú – Agradeció a todos por la presencia, la que en su opinión representa el cariño y la hermandad entre los países miembros de la CIT, y dijo que a él le pareció muy positiva esta asamblea. Deseó que en las asambleas siguientes estén todos juntos nuevamente, para debatir temas cada vez más interesantes y con presentaciones de resultados positivos con relación a las reivindicaciones a los gobiernos.

Lima, Perú, 18 de noviembre del 2011.

PAULO VICENTE CALEFFI
SECRETARIO GENERAL – CIT

MARCELLA SOUZA CUNHA
SECRETARIA *Ad hoc*