

**ACTA DE LA 14ª ASAMBLEA ORDINARIA DE LA
CÁMARA INTERAMERICANA DE TRANSPORTES**

17 y 18 de NOVIEMBRE de 2010
CENTRO DE EXPOSICIONES - EXPO GUADALAJARA
GUADALAJARA, MÉXICO

Durante los días 17 y 18 de noviembre de 2010, en el Centro de Exposiciones - Expo Guadalajara, ubicado en calle Av. Mariano Otero 1499, de las 10:30 hasta las 18:15 horas, se llevó a cabo la 14ª (decima cuarta) ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CÁMARA INTERAMERICANA DE TRANSPORTES - CIT, contando con la presencia de 14 países-miembros: ARGENTINA, BRASIL, CHILE, COSTA RICA, COLOMBIA, ECUADOR, EL SALVADOR, GUATEMALA, HONDURAS, MÉXICO, NICARÁGUA, PANAMÁ, REPÚBLICA DOMINICANA, VENEZUELA. El Sr. Martin Rojas, representando los EE.UU, participó como invitado especial.

PRIMER DÍA - 17 de noviembre de 2010

APERTURA

El Secretario-General de la CIT, Señor Paulo Vicente Caleffi, abriendo la reunión saludó a todos los presentes y expresó su agradecimiento por la participación en la Asamblea. Enseguida, pasó la palabra al Presidente del Capítulo México, Sr. Juan Carlos Muñoz Márquez, que también expresó su agradecimiento y deseó a todos un óptimo evento.

Toma la palabra el Subsecretario General, SR. MARTIN SÁNCHEZ ZINNY, que comenta acerca de la recuperación económica de Argentina y de otras economías americanas con posterioridad a la crisis económica mundial, y que sin embargo algunas Entidades del sector de transporte y logística todavía no han logrado recuperarse. Presenta las inversiones externas como un medio que puede ayudarlas a salir de esta crisis internacional. El Subsecretario también dijo que la "facilitación de fronteras" y "seguridad" son aún temas endémicos en los países de la CIT y que para ellos todavía no se han encontrado soluciones. Comentó los hechos recientes en el continente americano con relación a estos temas, los cuales considera pueden tener mayores complicaciones. También señaló que Uruguay no participa hace tiempo de las asambleas de la CIT, y espera que este capítulo pueda, en breve, incorporarse nuevamente en las discusiones y reuniones de la Cámara.

- El SR. LEOPOLDO ALMANZA, Director Regional de la CIT para Norteamérica, Centroamérica y Caribe les da a todos los presentes su bienvenida y comenta el tema de seguridad en el sector de transporte en México, el cual vive una situación sumamente complicada. Explica que se están buscando los medios para resolver esta pandemia con el auxilio de autoridades mexicanas y que basarse en experiencias como las de Brasil para combatir la violencia en el sector - como robos de mercancías y muertes - le parece ser una alternativa constructiva. También comenta brevemente la reunión previa a esta asamblea, que se llevó a cabo en Guatemala el septiembre de 2010, entre los países de su directorio: El Salvador, Guatemala

Honduras y México. Por último, reconoce el esfuerzo de cada participante para venir a México y agradece a todos por la presencia.

- El SR. LUIS MORALES, presidente del Capítulo Argentina, agradece a todos que apoyaron la idea de realizar la XV Asamblea General de la CIT en Buenos Aires, Argentina, y en especial al Capítulo Brasil, que muy cordialmente aceptó el cambio de sede. Además, invita a todos a participar de dicho evento en su país, en abril de 2011.

- El SECRETARIO GENERAL comenta la discusión iniciada durante la mañana, en la reunión de los presidentes, y explica que a partir de esta asamblea todos los participantes tendrán derecho a voz. Para ejercerlo, la entidad interesada en pronunciarse tendrá que comunicar al presidente o representante de su capítulo, el cual pedirá la voz al Secretario General. El pronunciamiento, a su vez, tendrá que ser realizado con límite de tiempo.

APERTURA DE LA EXPO TRANSPORTE Y ALMUERZO

- El SECRETARIO GENERAL invita a todos a participar de la apertura de la feria internacional EXPO TRANSPORTE – ANPACT 2010, ubicada en este mismo centro de exposiciones.

REINICIO DE LA ASAMBLEA

- La Srta. Marcella Cunha, Directora ejecutiva de la CIT, presenta el informe de actividades de la Secretaría General de la CIT, referente al periodo de mayo de 2010 a noviembre de 2010. Entre los puntos comentados, se señaló la creación del Capítulo Venezuela y la divulgación en el sitio de la CIT de la tabla con los “Precios de los combustibles cobrados en la capital de cada país-miembro” y la tabla con informaciones acerca de los “Criterios para las revisiones técnicas a los equipos de carga” en los países-miembros. *(Esta está disponible en el sitio de la CIT).*

REPRESENTACIÓN DE LA CIT EN LA COMISIÓN INTERAMERICANA DE PUERTOS – CIP/OEA

- El SECRETARIO GENERAL anuncia que el Sr. Glen Gordon, presidente de la Federación Nacional de las Agencias de Navegación Marítima – FENAMAR, de Brasil, será el representante oficial de la CIT en la Comisión Interamericana de Puertos de la Organización de los Estados Americanos (CIP/OEA). Añade que los gastos también serán de responsabilidad de FENAMAR.

- El SR. GLEN GORDON comenta que ya participa de otras entidades y organizaciones internacionales y agradece poder empezar esta relación entre CIT y CIP/OEA. Además, se comprometió a trabajar con compromiso y que informará a todos los países acerca de los trabajos desarrollados ahí.

LOS CAMBIOS CLIMÁTICOS

- El SECRETARIO GENERAL, durante su exposición sobre el tema, habló acerca de la inundación del río Amazonas que ocurrió hace un mes en el puerto de Manaus, Brasil, el cual destruyó contenedores y camiones, entre otros vehículos, y mató aproximadamente 15 personas.

Enseguida de mostrar algunos videos que registraron la inundación, explicó que lo que pasó no fue un desastre natural, porque su origen no estaba en un efecto natural, inevitable, pero sí en las acciones de los hombres – que degradaron aquella región. No se trata, por lo tanto, de un desastre puramente natural.

- El SR. NELSON VANEGAS, presidente del Capítulo El Salvador, expuso su presentación: “Propuestas del Transporte Terrestre de Personas y Carga ante el Cambio Climático”, donde manifestó acerca de los daños ambientales que el sector de transporte causa, y cuales son las medidas que podrán ser adoptadas para lograr un desarrollo sustentable.

- El SECRETARIO GENERAL comenta que todas las presentaciones en *power point*, exhibidas durante esta asamblea, estarán disponibles en el sitio de la CIT.

- El SR. MARTIN SÁNCHEZ ZINNY, Subsecretario General, expuso su presentación sobre “Logísticas en Desastres Naturales”. Comenta los terremotos pasados en Haití y Chile, el año 2010, y en Santa Fe, Argentina, en 2003, además del huracán Katrina y Tsunamis. Explica que todos estos casos tienen algo en común: la solidaridad; y que en situación de emergencia y desastres los países se movilizan para ayudar porque hay recursos disponibles. En casos donde el Estado carece de herramientas para ayudar a su población, la logística surge como un mecanismo esencial para proveerlo, juntamente a las acciones de los organismos internacionales, como la Cruz Roja y las misiones de paz de la ONU.

- El SECRETARIO GENERAL abre las ponencias.

- El SR. JUAN ARAYA JOFRÉ, representante del Capítulo Chile, habla de la experiencia que pasó su país con el terremoto y maremoto que se sucedieron este año. Comenta que el maremoto destruyó casas, barcos y puentes y que hubo fallas graves de parte del gobierno chileno, a medida que se propagaron saqueos, falta de organización y problemas con comunicación. A partir de esta experiencia, pudo observar que toda la ayuda que se puede hacer llegar en estos momentos es la ayuda que la propia población puede darse. Así que vale desarrollar una buena coordinación entre la población, con el auxilio de oficinas especializadas de apoyo.

- El SR. BLAS PERALDA, presidente del Capítulo República Dominicana, comenta el caso de Haití, país con el cual comparten una isla, y explica que enseguida del terremoto el gobierno de República Dominicana envió a la población haitiana camiones cargados de alimentos y medicamentos. También comenta los números de muertos y la condición que vive Haití hoy día con el problema del cólera y con la falta de agua potable. Los ríos están secos, lo que agrava aún más la situación. La cuestión social es otro gran problema: hay pobres o ricos; no hay clase media. Concluye que República Dominicana atiende un gran número de haitianos en sus hospitales y que muchos están en la calle, pidiendo dinero; así que la crisis que pasa Haití está siendo cargada por su país. Defiende que las compañías de seguro en República Dominicana deben respaldar la ayuda que viene de este país hacia Haití - a través de los camiones por ejemplo - pues los riesgos son muchos y por eso es necesario demandar más protección y respaldo.

- El SECRETARIO GENERAL expresa que todos los países deben tener conciencia de responsabilidad y obligación con los demás que sufren desastres naturales. Toma como ejemplo el hecho de que el Sr. Martin Sánchez Zinny, enseguida del terremoto, se movilizó a

favor de Haití a la Secretaría General y a los Capítulos CIT, por carta. Así que aclara que en la CIT todos los capítulos son amigos y que los países vecinos deben ayudarse en esos momentos.

- Acto continuo, el SECRETARIO GENERAL exhibe en *power point* dos presentaciones: el “Plan de Logística de la Confederación Nacional de Transportes de Brasil (CNT)” y “Encuesta-CNT de Carreteras en Brasil - 2010”. (*Estas y demás presentaciones ya están disponibles en el sitio de la CIT*). Entre sus comentarios finales, el Secretario señala que los gobiernos no concentran muchas inversiones en los modales de transporte y que Brasil necesita más inversiones en este final de gobierno. Añade que los proyectos de integración regionales en Brasil deben contemplar a todos los modales, además de proyectos urbanos. Particularmente, es necesario que el sector privado y las confederaciones nacionales de transporte - en Brasil, la CNT - lleven sus propuestas a los gobiernos, pues no se puede esperar que el gobierno tome todas las iniciativas.

- El SR. LUIS MORALES, presidente del Capítulo Argentina, comenta la experiencia de su país después que se cambiara la metodología con relación a los horarios de carga y descarga de los conductores de camiones, y explica que lo que se modificó fue la manera de abastecer. Está de acuerdo con el Secretario General con relación a las intervenciones de entidades privadas y públicas del sector de transporte en las políticas públicas del gobierno, pues muchos ahí no conocen el punto de vista operativo – de abastecimiento y logística - del proceso. Con respecto a los planes de infraestructura en Brasil, él señala el convenio firmado entre Argentina y Brasil, con la participación de FADEEAC, que originó el Sistema Geográfico Referencial de FADEEAC. Además, afirma que el transporte de carga y el transportista deben ser siempre el enfoque y que la infraestructura debe ser tratada como una necesidad de inversión y no como un acto político. Cree que pierde competitividad el transporte de carga cuando hay una mala infraestructura. Así que reconoce la importancia de este trabajo de FADEEAC y sugiere que se lo implementen en los demás países.

REFRIGERIO

- El SECRETARIO GENERAL reabre la reunión.

CAPACITACIÓN Y CREACIÓN DE ESCUELA DE PILOTOS/ CONDUCTORES EN CENTRO AMÉRICA

- El SR. LEOPOLDO ALMANZA, Director Regional de la CIT, toma la palabra y comenta la petición originada en Guatemala, acerca de la formación de conductores en Centroamérica.

- Presenta la charla el SR. DAVID VERTTI, de CANACAR, acerca del tema: “Propuesta del Instituto para la Formación y Desarrollo de Conductores del Autotransporte Federal”. Se señaló la conciencia y el respeto que el conductor hay que tener y el reconocimiento general del importante papel que cumple el conductor. Este, hoy día, debe ser capacitado para administrar el acto de manejar, lo que incluye, por ejemplo, gestionar el combustible. Cree que formar y capacitar el profesional es lo más importante, para todas las partes, así como cambiar la imagen de los conductores de “aquellos que se basan más en la experiencia” para “profesionales capacitados y respetados”.

- El SECRETARIO GENERAL presenta su última charla, sobre la “Escuela del SENAT – Servicio Nacional de Aprendizaje del Transporte (Brasil)”. Él explica que los módulos de aprendizaje elaborados por SENAT pueden ser copiados en los países que desean crear escuelas de formación de conductores. Los interesados en adoptar este programa deben contactar el SENAT. Además, comenta que hoy día, en muchos países americanos, lo que pasa es que hay muchas empresas de transporte vial que tienen más camiones que conductores disponibles para trabajar. Así que cree que es importante incentivar las escuelas de formación en estos países y señala que una de las ventajas que la empresa tendría a partir de la capacitación de sus conductores sería la economía de combustible. El profesional proporcionaría esta reducción por medio de una conducción correcta e inteligente, tanto de camiones como de autobuses.

-El SR. PAULO GABA, miembro de la Asociación Brasileña de Locadoras de Automóviles – ABLA, comenta la experiencia de su entidad con relación a la falta de personal en el sector. Explica que muchos vehículos están aparcados porque hay pocos conductores. Algo que contribuyó con el aumento de conductores con formación profesional fueron los cursos de enseñanza a distancia, online, ofrecidos por importantes instituciones brasileñas, como FGV – Fundación Getúlio Vargas y la Universidad Federal de Santa Catarina. Hasta el momento, cerca de tres mil personas ya fueron capacitadas – lo que contribuirá mucho para suministrar las demandas de los eventos mundiales de 2014 y 2016 en Brasil, así como para las generaciones siguientes del país.

- El SR. LUIS MORALES, presidente del Capítulo Argentina, puntea que este tipo de formación profesional debe ser obligatoria y definida por ley en los países americanos. El entrabe actual está en la opción que las empresas tienen de formar o no sus conductores, pues esto implica en gastos.

- El SR. BLAS PERALTA, presidente del Capítulo República Dominicana, comenta que en su país también hay escuelas de conductores, en particular en Santo Domingo. Añade que un aliado a la formación profesional está la aplicación del *antidoping* en los conductores y en los dueños de los vehículos – lo que contribuyó mucho para disminuir el número de accidentes por drogas o bebidas, así como de robos de mercancías, en el país. Actualmente, la capital presenta los menores índices de robos de cargas en la región. Él concluye que aliada a la mejora de la educación del conductor debe estar la prueba de *antidoping*, para que las empresas tengan un control acerca de su personal. Los que estén utilizando entopercentes deben tratarse en centros de rehabilitación. Si se curan, ellos pueden regresar a trabajar.

- El SR. JHONNY YÁNEZ, presidente del Capítulo Venezuela, pasa la palabra a un miembro de su delegación, la SRA. GLADYS SOARES, que comenta que todos los países americanos sufren las mismas debilidades con respecto a las condiciones de los transportistas. Añade que está de acuerdo con el comentario del Capítulo Argentina, con relación a la formación/capacitación obligatoria de los conductores. Solicita la cooperación de la CIT para la América y para el mundo y habla de la buena relación que ha desarrollado su país con Argentina y con Brasil, y ahora con Colombia. Solicita la colaboración de todos para que se sientan a la mesa de discusión y se resuelvan las cuestiones de gobierno. Lograr el buen funcionamiento del transporte internacional es algo que viene de abajo para arriba, así que espera que este proceso de discusión empiece dentro de la CIT. Añade que el sector no puede contar solamente con la ayuda del gobierno – que no prepara los transportistas y no tiene la consciencia de que el usuario del transporte es lo más importante. Con respecto al transporte de carga en su país, pide el apoyo de la CIT y de los Capítulos para que pueda competir e tornarse más deciente.

LOS DESAFÍOS PARA ALQUILAR CARROS EN LAS FRONTERAS AMERICANAS

-El SR. PAULO GABA, de ABLA - Capítulo Brasil - expone los desafíos para alquilar carros en Brasil, en particular en las regiones cercanas a sus fronteras. Hay mucha inseguridad de parte de las empresas locadoras de vehículos con relación a coches alquilados que cruzan a otro país fronterizo. Reconoce que cada país tiene su legislación referente a ingreso y salida de vehículos alquilados, pero habla en elaborar una legislación común en la América. Comenta que hay organismo internacionales que puedan beneficiar esta armonización, como por ejemplo el MECORUR, pero solicita una solución conjunta e inicial en la CIT, principalmente con relación a cobranza de multas y procedimientos cuando se pasa un accidente. Afirma que hay muchas cuestiones que deben ser discutidas entre los Capítulo fronterizos. El aumento del turismo aumenta el número de carros en circulación, lo que agrava aún más las cuestiones de cruzamiento de fronteras entre los países americanos. Esto fue lo que pasó con Europa, y hoy día es muy común y bien organizado la salida y ingreso de vehículos alquilados. La América también hay que unirse en este sentido, de modo que se logre la situación ideal: el cliente puede alquilar un coche en país americano y devolverlo en otro país fronterizo.

- El SECRETARIO GENERAL comenta que el tema es muy pertinente para todos los países. Les interesa a todos, en particular a Brasil, que será anfitrión de dos importantes eventos internacionales. Si hay una propuesta concreta de parte de ABLA, los países podrán firmarla y así, por medio de la SG, podrá ser enviada al gobierno de Brasil y a de los demás Capítulos interesados para que se cambie y se unifique las legislaciones vigentes acerca del tema.

- El SR. EDUARDO FURLONG, de Capítulo Argentina, añade que hay una reglamentación que permite que el auto extranjero transite más libremente en Argentina. Prometió intercambiar esta información.

- El SR. JULIO ARTEMIO, presidente del Capítulo Guatemala, explica que entre su país, Nicaragua, México y Honduras no es necesario que el conductor utilice su pasaporte para circular. Los vehículos de los 4 países transitan libremente.

- El SECRETARIO GENERAL solicita el envío de dichas informaciones a Secretaría General para que puedan contribuir con la elaboración de la propuesta de Brasil.

-El SR. PAULO GABA, del Capítulo Brasil, comenta la “Carta Verde”, originada del Grupo Común del MERCOSUR, que estipula un seguro para respaldar la Responsabilidad Civil del Propietario e/o Conductor de Vehículos Automotores Terrestres (autos de paseo – particular o alquilado) durante viajes internacionales. El problema es que este seguro cubre muerte e/o daños personales, gastos médicos hospitalarios y daños materiales causados a terceros a las personas involucradas en el accidente y no a las empresas locadoras, propietarias de los vehículos. Él también aclara que hay una legislación diferente en cada país acerca de los autos extranjeros alquilados. Hay procedimientos distintos, y por eso cruzar la frontera es algo muy complicado y demorado. Es necesaria una acción conjunta en este sentido para que las providencias y demás controles fronterizos sean realizados más rápidamente.

“MOTO TAXIS” (FLETE EN MOTO) Y “MOTO CARGA” (MOTO PASE) COMO NUEVA CATEGORÍA PROFESIONAL

- El SECRETARIO GENERAL comenta que se creó una nueva modalidad de transporte, organizada en categoría profesional, concerniente al transporte de personas y de carga: el “Moto Taxis”, para transporte de personas, y el “Moto Carga”, para el transporte de carga. Solicitó a todos los presentes que piensen sobre el asunto y reflexionen se vale la pena asociar los gremios de esta nueva categoría o mantenerlos fuera del ámbito de la CIT. Aclara que en Brasil, se permite por ley la circulación de estos tipos de transporte. Concluye que se trata del surgimiento de nuevas categorías y que por eso tenemos que pensar la posición de la CIT ante ellas.

Por último, comenta que para la rueda informativa de mañana serán destinados 3 minutos de explicación para cada modal de transporte de cada Capítulo, y que los interesados en participar deberán manifestarse previamente, por medio del presidente de su capítulo.

- El SR. NELSON CHÁVEZ, presidente del Capítulo Ecuador, solicita la ampliación del tiempo de las intervenciones de los representantes a un tiempo de 5 minutos – lo que fue aceptado por el Secretario General de la CIT.

SEGUNDO DÍA – 18 de noviembre de 2010

Para la apertura del segundo día de asamblea, estuvieron presentes los siguientes capítulos: Brasil, Argentina, Costa Rica, Chile, Estados Unidos, Honduras, México y Nicaragua. Iniciando los trabajos del segundo día, el SECRETARIO-GENERAL saluda a todos y pasa la palabra al Subsecretario General, Martin Sánchez Zinny – quien tratará de guiar la reunión.

- El SUBSECRETARIO GENERAL informa las modificaciones en la agenda de trabajo de este día y explica que se dará 5 minutos por Capítulo en la rueda informativa.

RUEDA INFORMATIVA

- El representante delegado del Capítulo Brasil, el SR. GLEN GORDON, pasa la palabra al SR. MARTINHO MOURA, presidente de la Asociación Nacional de Transportes de Fretamento y Turismo – ANTTUR, que comenta la falta de obreros en el sector de transportes, en particular de conductores (choferes). Él explica que tenemos en Brasil el mismo problema que en los otros países – conforme comentado ayer - tanto para camiones como para autobuses, y señala un “case” de Brasil, ocurrido en la ciudad de Rio de Janeiro, referente a los militares. Explica que lo que pasa es que muchos militares brasileños después que salen del ejército quedan sin trabajo; así que se los contractan los traficantes de drogas, porque saben que ellos son peritos en manejar armas. Una de las medidas tomadas para combatir esta migración de militares fue ofrecerles clases de formación profesional de choferes de autobuses, de duración de 2 meses. Él informa que la primera clase ya empezó y que la idea es capacitar 100 personas por año. Además, cree que es necesario ampliar este curso a todo Brasil y aprovecha para informar a los

capítulos que el general responsable por el programa estará disponible para atender los interesados en implementarlo en su país.

- El SUBSECRETARIO GENERAL pregunta al Capítulo Brasil con qué edad sale el militar brasileño.

- El SR. MARTINHO MOURA le respondió que con 19 años el militar sale como “cabo”, y ya tiene condiciones legales para salir como conductor.

- El SR. GLEN GORDON ahora pasa la palabra al SR. JOSÉ ADRIANO DONZELLI, de la Asociación Brasileña de Locadoras de Automóviles – ABLA, que comenta el problema de accidentes de carros alquilados, en Brasil. Señala que, para fines civiles y criminales, la culpa es siempre del dueño del carro, o sea, de la empresa locadora, y no del conductor. Este es lo mayor problema que enfrenta su sector hoy día en Brasil. En caso de posesión ilegal, como de drogas por ejemplo, la legislación también responsabilizará el dueño de la empresa y no el conductor.

- El SUBSECRETARIO GENERAL, Sr. Martin Sánchez Zinny, pregunta a los demás se hay legislaciones diferente en sus países.

- El SR. NELSON CHAVEZ, presidente del Capítulo Ecuador, señala que en su país se pasa la misma cosa.

- El SR. BLAS PERALTA, presidente del Capítulo República Dominicana, dice que en su país el conductor es también responsabilizado por el accidente.

- El SR. LUIS MORALES, presidente del Capítulo Argentina, comenta que la falta de conductores profesionales también es un tema preocupante en su país. Señala que en varias regiones de Europa también se faltan choferes. Cree que las condiciones de trabajo y de ingreso de los conductores, como salario y falta de capacitación, son puntos que complican la situación. La mala imagen que tiene el conductor y el sector de transporte también es un factor agravante, aun considerando la importancia del sector para la economía del país. Él explica que existe un temor de entrar en la profesión, principalmente por el tiempo que se pasa fuera de casa - o sea, la calidad de vida de estos profesionales sí pesa y es un factor determinante para que ellos decidan ingresar o no en la profesión. Añade que el conductor capacitado sabe administrar el vehículo y no solamente conducirlo, como lo hacen la mayoría. Comenta que hay que se reparar la imagen pública del conductor, además de incentivar el ingreso de personas a esta profesión. Explica que en Argentina se están produciendo foros pro la defensa y promoción de los profesionales del sector, lo que mucho ha contribuido para construir una imagen positiva de los conductores y atraer gente interesada en ingresar en la profesión.

El otro asunto que comenta el Sr. Luis Morales es la facilitación de frontera. Comenta que la demora en las fronteras causa una pérdida de competitividad a las empresas transportistas. Cree que no es aceptable que un camión se quede días esperando en la frontera, para adentrar al territorio extranjero. Hay que tener infraestructura para suplir la alta demanda de los camiones extranjeros que llegan a otros países. Afirmar que esto es un tema debe ser discutido y trabajado en el ámbito de MERCOSUR y CIT.

- El SR. JUAN FREDDY MARTINEZ MORALES, presidente del Capítulo Nicaragua, cree que la capacitación de conductores puede contribuir mucho con el problema de la demora en las fronteras. Comenta que en su país han tratado este tema con el gobierno.

Añade que la mayor parte de los accidentes viales en el mundo es causada por autobuses – por problemas de velocidad y consumo de alcohol de parte de los conductores – así que este tema también podrá ser resuelto a través de la capacitación/formación profesional de los conductores. Defiende, por lo tanto, que se enfoquen más en este asunto, a fin de resolverlo.

- El SUBSECRETARIO GENERAL señala que este tema ya fue discutido en asambleas anteriores. Aclara que hay legislaciones diferentes en cada país para ingresarse como chofer profesional. Comenta un trabajo científico que atribuye importancia a la identificación del perfil psicológico del joven que pretende tornarse conductor profesional. Este trabajo puntea cómo responde la conducta humana en la pubertad y afirma que un joven de 25 años se comporta diferentemente de un joven de 21 años, porque aún presenta debilidades para asumir responsabilidades el joven chofer. Se comprometió a distribuir este estudio a los demás miembros por medio de la Secretaría General.

- El SR. JUAN CARLOS MUÑOZ MARQUEZ, presidente del Capítulo México, comenta que faltan operadores en su país. Explica que el operador profesional hay que conocer un poco de todo: de legislaciones, aduanas, comercio exterior, además de ser un poco “abogado” en algunos momentos. Resumiendo, el operador hay que ser un técnico en toda la extensión de la palabra. Defiende que los operadores deben ganar más, que deben ser capacitados con incentivos de la empresa en que trabaja y con el soporte de universidades. El operador tiene que tener un título y aspiraciones en su vida, para que siga motivado en su trabajo diario; de lo contrario, lo mejor es que sea taxista.

- El SUBSECRETARIO GENERAL, Sr. Martin Sánchez Zinny, manifiesta que está de acuerdo con lo que se han expuesto acerca del tema y señala que el capital humano es aún lo más importante.

- El SR. JUAN ARAYA, representante del Capítulo Chile, comenta que le preocupan algunas cuestiones relacionadas a los puertos de su país, en particular los conductores que transportan las cargas. Ellos quieren trabajar con condiciones de trabajo iguales a de los bolivianos, a de los brasileños, etc., así que también le preocupa las medidas de fronteras con Argentina y Bolivia. Con relación a este asunto, propone que sea realizada una moción.

- El SUBSECRETARIO GENERAL aclara que como el Capítulo Bolivia está ausente infelizmente no será posible profundizar la discusión del tema, y añade que la problemática de Chile tiene que ver con relación de reciprocidad.

- EL SR. NELSON CHÁVEZ, presidente del Capítulo Ecuador, aún acerca del tema de la capacitación de conductores, opina que si la empresa paga por la formación de dichos profesionales, esto servirá de un incentivo y atraerá más interesados.

Explica que en Ecuador los operadores trabajan por 21 días y descansan por 7 días. Recientemente, ellos empezaron a migrar a otros países, por eso es necesario que a los trabajadores que quedaran en Ecuador se les ofrezcan incentivos para mejorar sus condiciones de trabajo y su calidad de vida. Uno de los incentivos, sin duda, hay que estar en la formación – que se ofrezcan capacitación costeadas. O sea, el incentivo debe ser económico: la empresa hay que compartir los gastos con formación con el conductor, para este tenga las condiciones

necesarias para formarse y seguir la profesión. También señala que el chofer no recibe, muchas veces, la consideración necesaria y merecida y que ellos deben sentirse valorados en su trabajo.

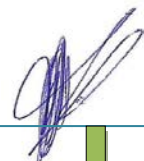
- El SUBSECRETARIO GENERAL, aún sobre la imagen del conductor, acuerda un foro internacional de lo cual participó, donde se abordaron las inversiones que el gobierno de los EE.UU. realizaron para valorar el sector en su sociedad. Afirma que hay que se cambiar esta imagen negativa en los países del sur, pues el sector no solo hace parte de una importante cadena económica, pero es también formada de gente de bien.

- El SR. MARTIN ROJAS, representante de los EE.UU., añade que este es un problema que afecta a todos los países. Afirma que la imagen es de hecho muy importante y que aquella atribuida al sector puede ser cambiada a través de programas de promoción, como las que fueron desarrolladas en los EE.UU., donde los choferes están en la televisión y visitan a escuelas para promover el conductor de camión y autobús. Otro evento importante desarrollado en los EE.UU. es el "Truck Driving Championship", un campeonato donde se escogen los mejores choferes – que presentan las mejores prácticas de conducción. La competencia de nivel nacional también recibe mucha publicidad – lo que valoriza la imagen de los transportistas. Añade que hay un poco de preconcepción en los EE.UU. con la manera que los choferes mexicanos manejan. Esta situación se agrava con el hecho de que los EE.UU. viene teniendo muchos problemas de fronteras con la América del Norte EUA, con relación a cuestiones aduaneras, en particular con impedimento de tránsito de mercancías. Defiende que los EE.UU. deben continuar a invertir en sus procedimientos de aduanas, que hoy día involucra órganos del gobierno, como el ministerio de agricultura, de alimentos y de bebidas, y más de 70 empresas que tratan de informaciones aduaneras.

- El SUBSECRETARIO GENERAL, Sr. Martin Sánchez Zinny, solicita moción de orden: que los 5 minutos destinados a cada representante sean respetados.

- El representante del Capítulo Colombia opina que el transporte tiene la obligación moral de ser rentable, caso contrario, se empiezan los problemas con la sociedad con relación a la eficiencia y seguridad del transporte, así como con el sentido de responsabilidad de los transportistas con los usuario/clientes. Los transportes urbanos e interurbanos deben ser rentables. Comenta que lo que pasa en Chile es que en general las cosas resultan ser más informal que ser formal – ilegal más que legal – y que los procesos de capacitación y en conformidad con la ley es algo muy difícil de lograr. Defiende que hay que se respetar la ley y dar garantías profesionales a los profesionales, así que más recursos deben ser destinados a invertir en los talentos de los recursos humanos y en la calidad de vida de los profesionales. Concluye que la ilegalidad pulveriza la imagen de conductor y afirma que las leyes deben ser respetadas.

- El CAPÍTULO MÉXICO comenta la falta de operadores, la seguridad en las carreteras y la cuestión de la rentabilidad en el país. Habla que México tiene más de 40% de su flota de camiones inutilizadas por falta de trabajadores y por la reciente recesión económica mundial. Hoy día la situación financiera presenta mejoras, pero el gobierno sigue aumentando el precio del diesel para controlar los déficits económicos. Señala que con relación a la competencia ideal y justa, CANACAR ha enviado propuestas de revisiones de legislaciones al gobierno, a fin de buscar una situación de legalidad y respeto.



- El SR. JUAN FREDDY MARTINEZ MORALES, presidente del Capítulo Nicaragua, habla del tema de la habilitación de los conductores y comenta que se han solicitado a las autoridades de su país que la licencia de conductores para autobús fuera autorizada solamente para mayores de 25 años, mientras que para la licencia de camión fuera autorizada a mayores de 30 años.

SEGURIDAD EN EL SECTOR DE TRANSPORTE

- El SR. JOSÉ REFUGIO MUÑOS, miembro del Capítulo México, expone su presentación acerca del “Modelo de Seguridad”, implementado por CANACAR. La estrategia de CANACAR involucra: personal, familias, unidades, bienes, empresas., etc. para desarrollar una seguridad junto al estado, con el fin de respaldar y proteger los clientes y las mercancías.

- El SR. JUAN CARLOS MUÑOZ MARQUEZ, presidente del Capítulo México, habla del problema de pasaje y que las delincuencias han aumentado como nunca antes en su país. Él enumera las siguientes situaciones:

1ª) Robo a los pasajeros en autobús por un grupo armado. Comenta que hace muchos años que eso se pasa y que en 2010 este tipo de robo fue muy intenso.

2ª) Robos de autobuses por un grupo armado, donde se roba solamente el vehículo. La grande mayoría de los autobuses robados no tenían un sistema de localización, lo que dificultaba su recuperación. Esta modalidad de robo demandó, por tanto, inversiones en sistemas propios de traza. Se trata de un costo nuevo que no trae beneficios competitivos, pero un gasto.

3ª) Operaciones de enfrentamiento entre crimen organizado y fuerzas del Estado. Cuando hay, el servicio de transporte es suspendido/parado hasta que la situación esté controlada. Muchas veces la disputa es entre grupos delincuentes. Este un problema que atinge a 6 empresas de México y ha hecho con que menos personas hayan viajado de autobuses. Concluye que hay que tener inversiones en cámaras en el autobús también. Recientemente México empezó a desarrollar este tipo de tecnología, para disuadir los robos; así que los enfrentamientos son el desafío numero uno para el sector de transporte vial en el país.

- El SUBSECRETARIO GENERAL, Sr. Martin Sánchez Zinny, añade que en Bueno Aires ya hay cámaras de seguridad en los transportes ferrocarriles, lo que se facilitó la localización de robos.

- El SR. JULIO ARTEMIO JUAREZ, presidente de CIT GUATEMALA, comenta que en su país la peor parte de la delincuencia organizada está en el transporte vial, en particular de pasajeros. Son 7 robos diarios, donde se llevan las mercancías en tránsito y los vehículos. Lo peor de todo es que los gastos de la transportadora con los vehículos y mercancías robados aún se los son cobrados, y que las investigaciones de la policía se demoran mucho. El crimen organizado amenaza matar a los dueños de empresas, además del piloto del autobús, que se recusan a pagar una cuenta mensual por cada vehículo. El por medio es de 18 asesinados por día.

- El SR. NELSON CHÁVEZ, presidente de CIT ECUADOR, dice que tenemos que acudir a algún organismo internacional – a la OEA. ¿Se tenemos un espacio en la OEA por qué no aprovecharlo? En Ecuador los pasajeros de los vehículos para transporte interprovincial son asaltados y desvalijados en las propias unidades. Comenta que preparó un documento de solicitud a la OEA, pues es deber de este organismo ayudar a los países que enfrentan estos problemas. Señala que tenemos que exigir seguridad del organismo y solicita el apoyo de los demás Capítulos de la CIT.

- El SR. STÁLIN SALTOS, secretario de la CIT Ecuador, lee el texto a nombre del presidente del Capítulo:

“Este tema de inseguridad es un problema a nivel de casi todos los países. Creo que en esta Asamblea de la CIT debemos buscar un consenso de los 19 países que pertenecen a esta Cámara para encontrar una solución a este flagelo, del que somos víctimas. Los transportistas, si hoy no les damos la importancia necesaria a futuro, será imposible controlar el crimen organizado que acecha a nuestro sector. Mi propuesta es llegar a los estamentos de alto nivel, como la OEA, de la cual varios países somos parte, y dentro de su áreas de trabajo su estructura permite desarrollar diferentes actividades que faciliten la concertación y la cooperación entre los Estados Miembros y diversas organizaciones internacionales, organismos interamericanos y organizaciones de la sociedad civil (OSC), sector privado y otros actores en las siguientes áreas:

- Fortalecimiento de las instituciones democráticas;
- Promoción y protección de los derechos humanos y justicia;
- Seguridad multidimensional; y
- Desarrollo integral.”

La propuesta a la OEA es la siguiente: “Exhortar a la Secretaría de Seguridad Multidimensional de la OEA, se encaminen acciones en los países miembros por medio sus representantes acreditados ante esta organización, y a través del Secretario Carlos Gallegos se gestione para que esta Secretaria provoque una Asamblea de alto nivel y de esa forma el tema de la inseguridad y violencia en carretera sea tomado como un objetivo prioritario y de esa forma disminuir los índices de delincuencias y asaltos.”

El Sr. Chávez señala que la propuesta puede ser dirigida a la secretaria de seguridad de la OEA y solicita votación para este tema.

- El SUBSECRETARIO GENERAL, Sr. Martin Sánchez Zinny, solicita votación con relación a la petición presentada por el Capítulo Ecuador.

Votación: por unanimidad, es aprobado el texto de la propuesta de resolución del Capítulo Ecuador.

- El SUBSECRETARIO GENERAL sugiere que la propuesta sea analizada por la SG de la CIT para que pueda buscar la mejor manera para acceder a la OEA.

- El SR. JUAN FREDDY MARTINEZ MORALES, representante del Capítulo Nicaragua, solicita a la CIT que acompañe este tema para que los países que sufren de este problema no queden sin respaldo y respuestas. Aprueba y apoya la propuesta de Ecuador, pues su país pasa por la misma situación.

- El SR. JUAN ARAYA JOFRÉ, representante del Capítulo Chile, respalda la iniciativa de Ecuador y opina que además de llamar la atención de la OEA, hay que incitar también a la sociedad en general. Hace algunos años los transportistas de su país se organizaron para protestar contra el gobierno y la policía acerca de la seguridad. De hecho que los organismos internacionales pueden ayudar mucho, pero hay que tener acompañamiento estatal interno: inversiones en tecnología, implementación de acciones contra el terrorismo y demás crímenes que

comprometan la seguridad del sector transporte. Así que mociones en organismos internacionales, como la propuesta por Ecuador, puede contribuir mucho.

- El SR. BLAS PERALDA, presidente del Capítulo República Dominicana, comenta los robos que también ocurren en su país, y que no siempre es posible recuperar la mercancía y el camión al mismo tiempo. La mercancía es más fácil de ser buscada y identificada, pues normalmente se va con un registro adjunto. Añade que cuando el vehículo vial cruza la frontera hacia Haití, no es posible tener seguridad o garantía de nada, porque muchas veces se roba todo, se desmontan los camiones y se venden las piezas. A veces se solicitan dinero al transportista para que se pueda cruzar la frontera sin riesgos. Además, se queja de que no hay seguro de carga o accidente en Haití y culpa la falta de responsabilidad de este gobierno porque no combaten a los delincuentes – sobre todo porque muchos están involucrados con ellos. Explica que lo que pasa en Haití y en República Dominicana es la corrupción intensa dentro de la policía, así que no hay como combatir la delincuencia de manera definitiva. Sugiere que la CIT promueva un encuentro internacional en estos países, donde participe una comisión de la Cámara - formado en un comité ejecutivo - para que se pueda formular acciones de combate a la corrupción y robos en sector de transporte vial.

- El SR. JHONNY YANEZ, presidente del Capítulo Venezuela, habla de la experiencia en su país donde universidades, policía y gobierno implementaron un sistema de seguridad para los transportistas. Apoya la propuesta de Ecuador pero cuenta con la SG de la CIT para llevarla a la OEA o a otras organizaciones, como por ejemplo el MERCOSUR. Sugiere que el documento aborde la seguridad de los transportistas también en las fronteras, lo que cree fortalecería la CIT ante los organismos internacionales.

Con relación a la seguridad de los transportes durante los recorridos a través de la frontera, comenta la responsabilidad de la guardia nacional de Venezuela y sus homólogos en Colombia. Explica que todos sabemos que las zonas cercanas a las fronteras de cualquier país son áreas neurálgicas expuestas a diversos peligros por la falta de fiscalización apropiada. Son grandes extensiones de recorrido que no pueden ser custodiados en todos sus puntos por las autoridades competentes por lo que la situación se presenta complicada para las personas que deben transitar por estas zonas como parte del día a día cuando desarrollan sus actividades cotidianas. En el caso de la frontera Colombo-Venezolana la situación de inseguridad se incrementa debido a que esa zona se mantiene en constante zozobra por la acción de las FARC, los Paramilitares, el FBL y otras organizaciones que operan actualmente en ambos países atemorizando no solo a la población existente sino a los transportistas que circulan constantemente a través de nuestras fronteras. Es por esta causa que se hace necesario una acción más eficiente en materia de seguridad con los transportes que llevan la carga de un país a otro durante su paso por la zona fronteriza. Mayores puntos de control, patrullas con recorridos periódicos a lo largo de las vías de comunicación y comunicación constante entre las fuerzas de seguridad y los transportistas son algunas de las medidas que deben implementarse para tratar de garantizar una mejoría en la seguridad de los transportes. Esto implicaría de parte de los transportistas el tomar ciertas medidas para colaborar con las fuerzas de seguridad del estado que operan en la zona. Se debe implementar la instalación de unidades de comunicación y de sistemas de localización satelital (GPS) en todos los transportes que no lo posean para que puedan ser monitoreados durante su trayecto a lo largo de la zona.

- El SUBSECRETARIO GENERAL, Sr. Martin Sánchez Zinny, se compromete con la revisión de la propuesta.
- SR. LUIS MORALES, presidente del Capítulo Argentina, también comenta la inseguridad y delincuencia que se pasa en su país, pero en un menor nivel, y como la cámara empresarial y demás entidades del sector empezaron a organizarse para tratar el problema. Opina que es una decisión política atacar o no la delincuencia, pero señala que tenemos que ser conscientes de que el problema no se va a acabar nunca en definitivo. La delincuencia ataca a otros segmentos y varía de naturaleza. **Hay que tener un trabajo conjunto de los países y que sea exigida seguridad dentro de cada país, incluso de las empresas. En otras palabras, es necesario desarrollar un trabajo interno a cada gobierno e internacionalmente – por medio de relaciones multilaterales. Comenta que los Capítulos que hablaron anteriormente presentaron un grito de socorro y que por eso apoya la idea de Ecuador.** Concluye que el problema muchas veces excede al marco normativo de un país y que por eso apoya un documento contundente a la OEA.
- El SUBSECRETARIO GENERAL propone la elaboración de un texto común como la primera acción.
- El SR. JUAN ARAYA JOFRÉ, representante del Capítulo Chile, también comenta que hay robos de pequeñas cargas en su país, pero que se creó una policía especial de investigación y brigadas especiales para localizar los robos, entre los mecanismos que existen ahí. Opina que se trata de un tema que la comunidad también debe estar consciente – que tenemos que defendernos como comunidad. Afirma que su país está más seguro, así como las fronteras.
- El SR. BENJAMIN CASTRO, presidente del Capítulo Honduras, manifiesta estar sorprendido que los problemas que tiene su país también los tienen otros países de la América. Con relación a la petición de Ecuador, como CIT es reconocida por la OEA, ella debería emitir una resolución a la organización, accionando su comisión de seguridad de inmediato.

FRONTERAS CERRADAS

- El SUBSECRETARIO GENERAL menciona que la CIT tiene intrínseco a su naturaleza el espíritu de la cooperación y respeto a la autonomía y soberanía de los países. Por esta razón, solicita que la discusión acerca de fronteras cerradas sea tratada de manera respetosa por todos los presentes.
- El SR. LEOPOLDO ALMANZA, Director Regional de la CIT, explica a todos que recibió un documento de parte del Capítulo Honduras y del Capítulo Nicaragua, comunicando que de común acuerdo se optó por no abordar los impases de sus fronteras aquí.
- El SR. NELSON CHÁVEZ comenta los problemas de pasos de frontera en el área andina, específicamente entre Colombia y Ecuador y Colombia y Venezuela. Explica que mucho irrespetan las normas supranacionales de CAN y por tanto solicita a la CIT que:
 - 1) Remita una comunicación exhortando la Secretaría General de la Comunidad Andina de Naciones se reactiven las reuniones del Comité Andino de Autoridades de Transporte de Terrestre CAATT, para tratar la problemática actual de la actividad

transporte terrestre internacional en la región andina, entre otros temas: la reforma y actualización de varias normas de transporte, para superar los obstáculos que existen en la prestación del servicio de transporte internacional por carretera.

- 2) Se conforme una Comisión integrada por delegados de los Capítulos CIT, que pertenecen a la Comunidad Andina de Naciones, para que se gestione una visita a la República Bolivariana de Venezuela y poder ser recibida por la autoridad competente, para buscar la integración y tratar los temas actuales que afectan al transporte andino y pedir a los representantes de cada país, gestionar a nivel interno la participación de sus autoridades.

- El SR. LUIS MORALES, presidente del Capítulo Argentina, opina que hay que consultarse a los 2 otros países de la región andina (Venezuela y Colombia) y verificarse si todos están de acuerdo, para que la SG reciba la propuesta de Ecuador.

- El SR. JHONNY YANEZ, presidente del Capítulo Venezuela, informa que ya sabía del asunto de parte de Ecuador y señala que la posición de su país en la CAN es muy fuerte y radical, en particular cuando no se cumplen de manera completa las decisiones establecidas. Sin embargo, aclara que prefiere analizar dicho tema desde la posición del gobierno venezolano, así como los mecanismos diplomáticos que lograrían resultados satisfactorios en este sentido. Concluye que de parte de Venezuela habrá un acompañamiento del gobierno con relación al tema y un análisis más detallado de como poder buscar esta posición – o sea, como arreglar todo para que el Capítulo Venezuela pueda apoyar la petición de Ecuador.

- El SUBSECRETARIO GENERAL, Sr. Martin Sánchez Zinny, añade que los países externos a la Comunidad Andina también pueden participar de esta articulación, de buena voluntad.

- El representante del Capítulo COLOMBIA comenta que los mecanismos de diálogo deben ser direccionados a la base transportista y afirma que respalda la petición de Ecuador, pues no se puede dejar de lado la integración transportadora. Afirmó que también acompañará la posición en su país para buscar un escenario favorable al dialogo, principalmente porque ahí también busca una integración fronteriza. Añade que si la integración no se logra en la CAN, que se logrará en otro entidad. Hay que haber ganancias para todos. Se compromete a acompañar la situación en su país.

- El SUBSECRETARIO GENERAL señala que está ausente el Capítulo Perú y sugiere que se conforme un equipo dentro de la CIT para que se desarrolle un documento a fin de mejorar la situación presentada por el Capítulo Ecuador.

Votación: Tema aprobado, con voto en contra del Capítulo Nicaragua.

- El SR. NELSON CHÁVEZ, presidente del Capítulo Ecuador y autor de la propuesta aprobada, agradece a todos.

- El SR. JHONNY YANEZ comenta su deseo en continuar los trabajos iniciados entre su país y Colombia con relación a los avances logrados en las áreas fronterizas. También comenta la cuestión energética y los recientes desastres petrolíferos, además de sugerir que una comisión sea formada con el Capítulo México para tratar el tema de transporte, como se logró con Colombia.



- **Acerca del restablecimiento del comercio bilateral en las fronteras de Venezuela, comenta:**

A raíz de la ruptura de las relaciones comerciales entre Venezuela y Colombia el 22 de Julio pasado, fue suspendido el comercio bilateral entre ambas naciones, principalmente en lo que al uso de la frontera como medio lógico de intercambio entre dos países vecinos que se refiere y cuya tradición comercial se había mantenido tradicionalmente muy activa. Esta interrupción ha perjudicado a los dos países, principalmente en el área del transporte, ya que se estiman pérdidas cercanas a los diez mil millones de dólares, razón por la cual se impone tomar acciones concretas y rápidas que permitan impulsar la utilización de la frontera como medio principal para la renovación de las operaciones comerciales entre Venezuela y Colombia. A pesar de haberse creado cinco (5) comisiones de trabajo para poder avanzar de manera conjunta en la cooperación estratégica en áreas como el comercio y la seguridad, la realidad es que muy poco se ha podido normalizar e implementar hasta la fecha, por lo cual se hace necesaria la participación de la Cámara Interamericana del Transporte, por intermedio de sus Capítulos en Venezuela y Colombia, a fin de lograr una acción rápida y conjunta que permita realmente una mejoría en las áreas propuestas, que tanto afectan al sector transporte.

- **Acerca de la agilización de los trámites arancelarios Venezolanos tanto por el organismo tributario SENIAT como el órgano de control Guardia Nacional - lo mismo por Colombia con los homólogos - el Sr. Yanez comenta que:**

Todos saben que parte de los problemas existentes y que no permiten que el transporte de carga sea más eficiente para así evitar la falta de abastecimiento que se presenta en algunos momentos, radica en los trámites burocráticos a los que se ven sometidas las empresas que manejan el envío de la carga en la región. Es por esta razón que el Capítulo Venezuela propone la posibilidad de que ambos Gobiernos establezcan de común acuerdo trámites más sencillos, con verificación de los procedimientos de una manera más expedita.

- **Acerca de la flexibilización del comercio entre ambas naciones (exportación de unidades, financiamiento, soporte técnico y partes y piezas), el Sr. Yanez comenta que:**

Al agilizar los trámites Cambiarios en Venezuela y estructurar una unificación en el área comercial, se puede lograr incrementar los rubros que en materia de transporte son tan necesarios comercializar constantemente para poder cubrir la demanda existente por muchos de estos productos. La exportación de todo tipo de vehículos, automóviles particulares, taxis, microbuses, autobuses y camiones de todo tipo, el financiamiento directo desde el país de origen de la exportación, el soporte técnico y los servicios conexos relacionados con el sector; y la mayor posibilidad de comercializar partes y piezas de todo tipo de vehículos permitirá a Venezuela mejorar significativamente en materia de transporte.

TRANSPORTE DE HIDRICARBUROS Y FERTILIZANTES EN LA ZONA FRONTERIZA

- El SR. JHONNY YANEZ se manifiesta nuevamente y explica que todos sabemos que existe una diferencia muy grande de precios entre los productos desarrollados por la Industria Petroquímica Venezolana con relación a los precios existentes en los países vecinos. Esta situación afecta notablemente el comercio en la frontera, ya que productos como la gasolina, el diesel y los fertilizantes generados por la industria nacional son llevados de contrabando a las naciones hermanas para negociarlos y perjudicar así el comercio legítimo que debe privar en todo momento. Mientras esta situación dure las pérdidas por este concepto serán cuantiosas, por lo que se hace necesario un fortalecimiento de la custodia en nuestras fronteras para minimizar este problema.

En relación a Colombia, propone que trabajen en conjunto y que en enero se empiecen los trabajos.

- El representante de COLOMBIA añade que para atribuir más dinámica a la propuesta de Ecuador y Venezuela, propone que se lleven los acuerdos a las instancias gubernamentales y que se coordine una fecha común entre los capítulos para iniciar los trabajos.

VENEZUELA – Quiere ampliar el tema ferroviario está creciendo en el país y que ya tiene un director para este modal. (ver as folhas que eles me deram)

- El SUBSECRETARIO GENERAL, Sr. Martin Sánchez Zinny, agradece a los Capítulos la civilidad con que han tratado los temas acerca de las fronteras.

REFRIGERIO

DELITOS CONTRA MERCANCIAS EN TRÁNSITO

- El SUBSECRETARIO GENERAL presenta En *power point*: “Delitos contra mercaderías en tránsito en el transporte automotor de cargas”. Entre los puntos de su explicación, señaló que el robo de mercaderías es tan antiguo como la historia del comercio y que desde siempre las economías desarrolladas se han consolidado alrededor de los conceptos de seguridad y transporte; así que hoy día esta es una preocupación de todos los continentes. Para concluir, presentó algunos datos de Argentina, resultados de una pesquisa acerca de cuáles son los días y las horas que más se roban mercancías. (*Esta presentación está disponible en el sitio de la CIT*)

- El JUAN ARAYA JOFRÉ, del Capítulo Chile, comenta que el robo de mercancías es un tema muy importante y distinto y que el transporte tiene que integrarlo en su agenda de discusiones.

- En este momento, regresa a la mesa el Secretario General, PAULO V. CALEFFI, que agradece al Subsecretario General, Martin Sánchez Zinny, por la conducción de la reunión hasta el momento y retoma la dirección de los trabajos. Comenta un caso pasado en Brasil: siempre que se transportaba un determinado producto químico por camión, se lo robaban. La empresa no

sabía de dónde salía la comunicación acerca del tránsito del producto, o sea, quien era la fuente que divulgaba las informaciones a los ladrones. Así que la empresa resolvió burlar la fuente: las reuniones donde se definían la ruta del transporte de la mercancía pasó a ser cerrada, de modo que la información no se conociera, y se arreglaban siempre 3 vehículos para salir al mismo tiempo. 1 de ellos transportaba el producto original y los otros 2 transportaban otras cosas menos importantes – sin valor. Con estas medidas, se logró proteger la carga y se descubrió de donde venía la fuente de comunicación. El Secretario alerta y concluye que los ladrones están siempre más adelante que los transportadores.

OTORGAMIENTO DE TÍTULO DE CBC - CÁMARA BRASILEÑA DE CONTENEDORES Y TRANSPORTE MULTIMODAL.

- El SR. SILVIO CAMPOS, presidente de la Cámara Brasileña de Contenedores (CBC), manifiesta que por decisión unánime de su entidad, fue determinado que se otorgaría hoy a la CIT – representada por su Secretario General - el título de “Socio Benemérito de la CBC”. Mientras se entregó la placa que representa dicho título al Dr. Caleffi, todos aplaudieron.

OTORGAMIENTO DE LA ORDEN INTERAMERICANA DE TRANSPORTES DE LA CIT (OMITRANS) – GRADO DIARIO

- El SR. ROBERTO GALHARDO, Director Ejecutivo Sénior de la CIT, toma la palabra y conduce el otorgamiento. El Secretario General, el Subsecretario General y el Sr. Leopoldo Almanza, Director Regional de la CIT, otorgan las medallas a los siguientes miembros:

- **Nelson E. Vanegas** – Presidente de la CIT Capítulo El Salvador;
- **Julio Artemio Juarez Moran** – Presidente de la CIT Capítulo Guatemala;
- **Blas Peralta** – Presidente de la CIT Capítulo República Dominicana;
- **Juan Carlos Muñoz Márquez** - Presidente de la CIT Capítulo México, y
- **Jhonny Yanez Rangel** – Presidente de la CIT Capítulo Venezuela.

- El SECRETARIO GENERAL comenta la importancia de que los capítulos también indiquen personalidades que han contribuido para el desarrollo de la CIT y que creen sean merecedores de dicho título, para que sean otorgadas durante la próxima reunión, en Argentina. En este sentido, aprovecha para proponer la entrega al Sr. Martin Rojas, que en esta asamblea ha participado como representante de los Estados Unidos – país aún no afiliado a la CIT. El Sr. Rojas será la primera autoridad fuera del ámbito CIT en recibirlo.

La proposición fue puesta en votación: Todos los miembros presentes la aprobaron por unanimidad.

- El SR. MARTIN ROJAS agradece la decisión y propone un aplauso para el Sr. Leopoldo Almanza, por la espléndida organización de esta asamblea. Además, afirma que hará lo que esté a su alcance para ayudar a desarrollar el tema de seguridad dentro de la OEA – organización en la cual trabaja. Añade que puede enviar el documento, o la carta desarrollada en la CIT, a las autoridades pertinentes, entre otras acciones dentro de la OEA. Afirma que se va a ocupar personalmente.

- El SR. LEOPOLDO ALMANZA, Director Regional de la CIT para Norteamérica, Centroamérica y Caribe, comenta rápidamente las cartas que recibió de los Capítulos, en las cuales se disculpan por no haber podido participar en esta Asamblea: del Presidente del Capítulo Cuba, del presidente del Capítulo Nicaragua, e del Director Regional de la CIT, Sr. Harrison Vizcaíno.

- El SECRETARIO GENERAL anuncia que el Sr. Glen Gordon, representante del presidente del Capítulo Brasil, tendrá que ausentarse para tomar un vuelo y que el Sr. Martinho Moura irá substituirlo.

ALMUERZO

TIEMPO DE DESCANSO DEL CONDUCTOR

- El SECRETARIO GENERAL abre la última parte de la asamblea y constata que los representantes de los EUA y de los capítulos Colombia, Costa Rica y El Salvador todavía no han regresado. Comenta que en Brasil se está queriendo limitar la carga de trabajo del conductor a 8 hs por día, extendiendo la ley a los autobuses y tractores de agricultura. Señala que en México el límite es de 6 horas por día. La ley se encuentra vigente hace 10 años pero no es respetada. El Secretario propone que se hable de “tiempo de descanso” y no de “tiempo de trabajo” del conductor. El secretario abre la discusión.

- El DR. LUCIO ZEMBORIAN, del Capítulo Argentina, dice que en su país la ley determina 8 hs límite de conducción, con fuertes sanciones cuando no es respetada. En total, son 48 hs de trabajo semanal el límite para todos los trabajadores en Argentina. No obstante, la cuestión del trabajo informal es algo que complica la situación, así como dar a este tema mucho espacio para debate en los foros institucionales, pues se podrían adoptarse medidas europeas, por ejemplo, de difícil aplicación en nuestros países.

- El SR. MARTINHO, representante del Capítulo Brasil, afirma que en su país se permiten de 40 a 44 horas de trabajo semanales a los camioneros. Sin embargo, él apunta que el problema está en el intervalo entre las jornadas de trabajo – para el cual la ley determina 11 horas. Muchas veces no se puede trabajar el día siguiente, en razón de los horarios diversos que se establecen para su tránsito, en función de la carga que se lleva y la distancia que se viaja. Si hay incumplimiento de ley, multas altas son cobradas. Esto es un inconveniente importante establecido por el gobierno brasileño.

- El JUAN ARAYA JOFRÉ, representante del Capítulo Chile, comenta que por ley los choferes de vehículos de carga terrestre interurbano en su país deben trabajar el máximo de 180 horas mensuales, las que deben distribuirse en menos de 21 días. El trabajador debe tener un descanso mínimo ininterrumpido de ocho horas dentro de cada 24 horas y no pueden manejar más de cinco horas continuas.

- El SECRETARIO GENERAL le solicita al Sr. Yofré que envíe dicha legislación a la Secretaría General.

- El SR. JULIO ARTEMIO, presidente del Capítulo Guatemala, comenta que en su país no hay legislación propia referente a tiempo de trabajo/descanso de los conductores. Explica que lo que pasa es que hay un gran problema para regular el tiempo de trabajo: los conductores

pierden mucho tiempo para circular en las grandes ciudades del país por razón de tráfico intensos – en particular en las horas pico durante el día y la noche. Así que no hay como contar, exactamente, el tiempo de trabajo del conductor, pues pasa mucho tiempo en el tráfico, que le toma mucho tiempo detenido.

- El SECRETARIO GENERAL comenta que le parece interesante que se trate este tema en un aspecto que no sea político.

- El representante del Capítulo NICARAGUA comenta que en su país la ley laboral determina 8 hs de trabajo al conductor, con descanso mínimo de 2 horas.

- El SR. BENJAMIN CASTRO FLORES, presidente del Capítulo Honduras, comenta que en la semana pasada el gremio laboral de los motoristas logró el derecho de poder parar en cualquier momento para descansar. En el transporte de pasajeros, los conductores pueden empezar a trabajar a las 5h de la mañana e pueden seguir hasta las 8h o 10h de la noche. Es una jornada dura.

VIH/SIDA Y LOS CONDUCTORES DE CAMIONES

- El SR. JUAN ARAYA JOFRÉ, de Chile, presenta en *power point* el tema: “El sector transporte responde al VIH/SIDA: Desafíos, acciones y propuestas”, donde expone los factores que aumentan el riesgo de infección para ciertas categorías de trabajadores, en particular a de los conductores de camiones; cuáles son las medidas para contener dicha infección, y cuáles son los ejemplos de proyectos bien sucedidos para reducir el rol del sector transporte en la transmisión del VIH.

- El SR. BENJAMIN CASTRO FLORES comenta la baja estructura, en todos los sentidos, que presentan los países latinos para tratar la problemática. Los camioneros que son contaminados ya no tienen más condiciones de conducir y esto perjudica mucho la cadena del sector. Añade que en muchas ciudades de su país los índices de contaminación son muy altos.

- El SR. MARTIN SÁNCHEZ ZINNY, Subsecretario General, resalta que todos estamos expuestos a la SIDA, independientemente de donde trabajamos. La OIT – Organización Internacional del Trabajo focaliza sus acciones contra el VIH entre los conductores de autobuses y camiones porque ellos se tornan un vector de transmisión en escala internacional, ya que cuando pasan las fronteras de su país la contaminación se torna más globalmente epidémica.

- El SECRETARIO GENERAL señala que nuestros conductores son víctimas y nos causadores del problema y comenta que donde vive en Brasil, Bento Gonçalves, la prostitución alrededor de la ciudad está muy bien organizada, pues todas las señoras reciben las condiciones necesarias para preservar a su salud. Ellas son muy conscientes y bien informadas acerca de los riesgos y de la importancia de los preservativos, así que propone que las prostitutas continúen recibiendo educación sexual para que eduquen también a los conductores viales. La acción puede ser al revés: educando las prostitutas para que a su vez eduquen a los conductores.

CONSIDERACIONES FINALES

- Los representantes del Capítulo ECUADOR comentan el cambio de sede de la próxima asamblea de la CIT para Argentina y aprovecha para formalizar su solicitud para que Ecuador también sea sede de una de las próximas asambleas.
- El SECRETARIO GENERAL comenta que el Capítulo Perú ha solicitado durante la última asamblea que su país fuera sede de la segunda reunión de 2011. Así que le parece interesante que se mantenga el siguiente orden de los países que serán sede de las próximas asambleas: Argentina – 1ª/2011, Perú – 2ª/2011, Brasil – 1ª/2012 y Ecuador – 2ª/2012.
- El SR. LEOPOLDO ALMANZA, Director Regional, comenta la ausencia continua de varios miembros de la CIT, en particular de los presidentes. Menciona, en especial, el caso del Capítulo Perú: el presidente no participa de las asambleas hace algún tiempo y en esta edición no ha enviado ni un representante o delegado. Señala que no se sabe más quien es el actual presidente del Capítulo Perú y pregunta a los presentes si este Capítulo aún tiene credibilidad para que le demos el aval de ser sede de la XVI Asamblea de la CIT en 2011.
- El SECRETARIO GENERAL dice que va a consultar la posición de dicho Capítulo con relación a la XVI asamblea para asegurarse de lo que va a pasar. En cualquier caso, en la reunión en Argentina se decidirá cómo proceder con relación a Perú, así como a Brasil y a Ecuador.
- El SR. LEOPOLDO ALMANZA, en sus palabras finales, afirma que esta asamblea ha logrado importancia significativa y felicita a todos por la seriedad brindada en el trato de los temas, además de agradecer la presencia de todos. En seguida, pide a los presidentes de los Capítulos que incentiven más a participar de las asambleas a los países que se han ausentando recientemente. Resalta que la colaboración de todos en la convocatoria nos va a permitir esfuerzos y dinero y espera que las entidades que no han venido en esta edición participen de la próxima.
- El SECRETARIO GENERAL comenta que recibió la petición de Argentina para que 5 y 6 de abril sean las fechas de las reuniones en Argentina. El evento puede ser una reunión exclusiva y en conjunto con la IRU, pero resalta que a él le parece mejor que nuestro evento se lleve a cabo antes, para que tengamos más exclusividad.
- El SR. LUIS ALBERTO MORALES, presidente del Capítulo Argentina, aclara al Secretario General que las reuniones de la CIT serán realizadas los días 6 y 7 de abril.
- El SECRETARIO GENERAL se rectifica y propone las fechas 6 y 7 de abril para la asamblea. En seguida, pregunta si todos están de acuerdo.
- El SR. ALBERTO MORALES agradece el Secretario General y al Capítulo Brasil por haber aceptado el cambio de la próxima sede de la asamblea general de la CIT. Además, reconoce los esfuerzos que muchos hacen para participar de las reuniones y por eso agradece la presencia de todos y a la Secretaría General por sus trabajos y esfuerzos. Sugiere que se confirme oficialmente con el Capítulo Perú, por escrito, si podrá o no ofrecer la XVI asamblea y en que fechas; y que a partir de ahí se tomen las decisiones acerca de las asambleas posteriores. Con respecto a la próxima edición, en Argentina, aclara que las reuniones de IRU se llevarán a cabo por 3 días: 6, 7 y 8 de abril de 2011, y que la idea es que el primer día de la reunión de la CIT sea independiente (el día 6) y que el día 7, en la tarde, los miembros se reúnan con los

participantes de IRU, mientras que el 8 puedan participar también de las actividades programadas, si así lo desean.

- El SECRETARIO GENERAL, en sus consideraciones finales, agradece a todos por la participación, que mucho contribuyó a la asamblea. También congratula a CANACAR y al Capítulo México por la excelente organización y aprovecha para destacar que esta fue la asamblea de la CIT más numerosa, ya que ha recibido a 15 países participantes. Señala que espera seguir contando con la presencia masiva de las entidades en las reuniones y aprovecha para invitar a todos para la cena de clausura, que será ofrecida por el Capítulo México.

- El SR. ENRIQUE RUSTRIAN PORTILLA, del Capítulo México, agradece a todos por la participación y felicita a Argentina por ser la sede del próximo encuentro, pues está seguro de que la reunión será un grande éxito. Declara finalizada esta asamblea y agradece a todos nuevamente.

Guadalajara, 18 de noviembre de 2010.

* * *

