

**ACTA DE LA 20ª ASAMBLEA ORDINARIA DE LA
CÁMARA INTERAMERICANA DE TRANSPORTES**

10 y 11 de septiembre de 2013
Sede de la Organización de las Naciones Unidas
Nueva York, Estados Unidos

Durante los días 10 y 11 de septiembre de 2013, en la sala 5 NLB de la sede de la Organización de las Naciones Unidas, ubicado en la 46th Street y First Avenue, se llevó a cabo la 20ª ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CÁMARA INTERAMERICANA DE TRANSPORTES – CIT, que contó con la presencia de 16 Capítulos: ARGENTINA, representada por el Sr. Daniel Indart (Presidente del Capítulo), Brasil, por el Sr. Pedro Lopes (Vicepresidente del Capítulo), Bolivia, por el Sr. Alvaro Ayllón Quisbert (Presidente del Capítulo), Colombia, por el Sr. Marino Quintero Tovar (Vicepresidente del Capítulo), Ecuador, por el Sr. Nelson Chavez (Presidente de Capítulo), Panamá, por el Sr. Oscar Grenald (Presidente del Capítulo), Perú, por el Sr. Victor Marquina Mauny (Presidente del Capítulo), Uruguay, por el Sr. Mauro Borzacconi (Presidente del Capítulo), y por representación, los Capítulos, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, México Venezuela y República Dominicana.

PRIMER DÍA – 10 de septiembre de 2013

APERTURA

BIENVENIDAS DEL MAESTRO DE CEREMONIAS

El Secretario General de la CIT, Señor Paulo Vicente Caleffi confirmó la presencia del quorum mínimo para inicio de la reunión. Abriendo la reunión, saludó y dio la bienvenida a todos los presentes, y presentó los componentes de la mesa principal, el Dr. Jan Hoffmann, anfitrión del evento, representando a la Conferencia de las Naciones Unidas para el Desarrollo - UNCTAD, con sede en Ginebra, Suiza, el Sr. Martín Sánchez Zinny, Subsecretario General de la CIT, Sr. Leopoldo Almanza, Director Regional por América del Norte, Centroamérica y Caribe.

Pasó la palabra al Dr. Jan Hoffmann, Jefe de la Sección de Facilitación de Comercio de la UNCTAD.

- JAN HOFFMANN: Dio las bienvenidas a todos a la ONU y a Nueva York y felicitó y agradeció el staff de la CIT y de la UNCTAD por la organización del evento. Señaló la importancia del transporte como parte esencial de la cadena de suministro y de la importancia del trabajo conjunto de este sector en los diversos países para el desarrollo en las Américas.

- SECRETARIO GENERAL: Saludó a la Sra. Ena Sawh, de la oficina de la UNCTAD en Nueva York, por todo el apoyo en la organización del evento.

- MARTÍN SÁNCHEZ ZINNY, Subsecretario General de la CIT: Saludó a todos, dio las bienvenidas a los presentes y agradeció a los anfitriones por la realización del evento. Señaló el tema central que viene moviendo la agenda de la CIT es la facilitación de fronteras y que tratar de este tema en el ámbito de las Naciones Unidas es un logro para la CIT, reflejando los objetivos del Secretario General de la CIT hace diez años atrás y los esfuerzos de la Secretaría General de la CIT.

-LEOPOLDO ALMANZA, Director Regional por América del Norte, Centroamérica y Caribe: Dio las bienvenidas a todos y todas, agradeció la presencia del. Dr. Jan Hoffmann; Afirmó que este es un momento histórico para el sector de transporte de la región, dado que representantes del sector de diversas naciones tienen la oportunidad de discutir los temas y problemas comunes en la importante sede de la ONU y que en este momento se abre un precedente a la próxima generación de transportistas. Señaló que lo más importante es que los planes y discusiones sean traducidos en obras; y que en esta ocasión se planten semillas a corto a mediano y a largo plazo.

- PAULO CALEFFI: Mencionó que la organización de la Asamblea en la Sede de las Naciones Unidas empezó hace más de un año, que en la ocasión no había disponibilidad de salas con capacidad mayor que la actual, que tiene 109 lugares, que la Secretaría General recibió más de 215 solicitudes de inscripciones y lamentó que todos los que solicitaron las inscripciones no pudieron estar presentes, sea por la capacidad de la sala sea por dificultades en obtener la visa americana. Comentó que la visa de algunos de los participantes fue concedida específicamente para asistir a la Asamblea –esta información estaba presente en el documento emitido por la Embajada Americana- y que esto representa un importante precedente para la CIT y significa el reconocimiento de nuestra Cámara por parte del Gobierno de los EUA. Añadió que las reuniones de la CIT son mucho más que reuniones de trabajo, son como reuniones de familia; que algunos miembros de la CIT han participado de los últimos 20 encuentros desde la creación de la Cámara y que esto ha creado una relación de amistad y casi familiar entre los transportistas de las Américas. Señaló que la integración de los pueblos se dará por el transporte y nada más –por esto la CIT está presente en la ONU y en la OEA, para discutir temas fundamentales a la integración del continente.

- NELSON CHAVEZ, Presidente del Capítulo Ecuador: Señaló la importancia que tiene la familia de los empresarios del transporte de las diversas naciones de las Américas y de la perspectiva presentada por el Secretario General de que el presente encuentro pueda contribuir al desarrollo del sector en cada país. Comentó que he traído su hijo a la reunión para que conozca el funcionamiento de la Cámara y que los presentes en este evento no están ahí de turismo sino que para trabajar; Que en esta ocasión están representados sectores productivos y los motores de las economías de los países. Felicitó al Sr. Leopoldo Almanza, al Sr. Martín Sánchez Zinny y al Dr. Paulo Caleffi por el buen trabajo en la CIT. Finalizó deseando éxitos en el desarrollo de la reunión.

INFORME DE ACTIVIDADES DE LA SECRETARÍA GENERAL DE LA CIT:

- GABRIELA REIS, Directora Ejecutiva de la Secretaría General de la CIT: Expuso las principales actividades desarrolladas por la Secretaría en el último semestre:

- XIX Asamblea de la CIT, 25 y 26 de abril, Punta Cana, República Dominicana. El evento contó con la asistencia y representación de 14 Capítulos: Argentina, Brasil, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Perú, República Dominicana y Venezuela. Los principales temas discutidos fueron: Agilización de los pasos de fronteras, la concesión de gratuidades en el transporte de pasajeros, la implementación del EURO-5 por los países del continente, la trayectoria de la CIT, etc. Se realizó al largo del evento reunión regional Andina (Capítulos Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela), para definición de actividades conjuntas. Se firmó el Acuerdo General de Cooperación entre la CIT y la IRU.
- Reunión Regional – Cono Sur. 5 de julio, en la sede de la ALADI, en Montevideo, Uruguay. Principales temas: Situación en las fronteras de los países de la región y agilización de los pasos de frontera: Sistema MIC/DTA y el Cuaderno TIR.
- Reunión Regional Andina, 18 de julio, Quito, Ecuador. Principales temas: situación documental en fronteras y propuestas de unificación, pesos y dimensiones y propuestas de unificación, control de cabotaje en fronteras, acuerdos de transporte binacionales y regionales.
- Recordatorio del inicio del Bienio 2014-2016 y de las elecciones para Secretario General, Subsecretario General y Directores Regionales, así como de las juntas directivas de los Capítulos: Presidente, Vicepresidente y Directores por modal.
- Cursos internacionales promovidos por la CIT en alianza con la Universidad de Miami. Todos los cursos son ministrados en español en la Escuela de Negocios de la UM en Coral Gables, Florida. Período: 01 a 06 de junio/2014
 - . CELTEM, Postgrado en Logística y Transporte para el Gerente Ejecutivo
 - . CABEM, Postgrado en Administración y Negocios para el Gerente Ejecutivo
 - . CISMEM, Postgrado en Gestión Estratégica de la Innovación y Competitividad para el Gerente Ejecutivo
 - . HESTRAM, Postgrado en Gestión Estratégica de la Salud
- Cursos ofrecidos por la CIT en Brasil: GETRAM - MBA en Logística, Movilización y Transportes. Ministrado en portugués en Brasíla, Brasil. *Periodo: 28 de febrero a 31 de octubre.*

- MARTÍN ROJAS, Vicepresidente de Seguridad y Operaciones, IRU: Dio las bienvenidas a la todos los a los Estados Unidos y a la Ciudad de Nueva York. Felicitó al Sr. Marcelo Felippes por la realización de los cursos en la Universidad de Miami, los cuales tuvo la oportunidad de hacer una breve presentación de cierre de la última turma y comentó sobre el alto nivel de los alumnos de los cursos, que la CIT lleva hace 11 años.

- PAULO CALEFFI: Preguntó al Dr. Marcelo Felippes, Coordinador de los Cursos y Asesor Especial de la CIT, cuántos especialistas se han formado en los cursos, al que se contestó que más de 450 especialistas en estos 11 años de trayectoria. El Dr. Felippes comentó además que aunque los cupos sean limitados, la Secretaría General prioriza las inscripciones hechas por los Capítulos de la CIT.
- WILDALYS PAULINO, representante de la República Dominicana: Comentó que para el Capítulo República Dominicana fue un orgullo que los eligieron para realizar la Asamblea de la CIT y que las puertas de su país están abiertas siempre a los miembros de la CIT.
- PEDRO LOPES, Vicepresidente del Capítulo Brasil: Registró la presencia del Diputado Federal de Brasil, Sr. Edinho Bez, y la representatividad de los estados de Brasil, en São Paulo, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Minas Gerais, Rio de Janeiro, Espírito Santo y Goiás, representantes de todos los modales – pasajeros, cargas, ferrocarriles, contenedores, etc. – y las federaciones que componen la Confederación Nacional de Transporte de Brasil (CNT).
- PAULO CALEFFI: Comentó que en esta edición de la Asamblea, la delegación de Brasil es la más numerosa. Agradeció la presencia del Sr. Dip. Edinho Bez y le felicitó, comentando que representantes de Gobiernos han participado de las últimas Asambleas de la CIT y que esto contribuye positivamente a la representatividad del sector de transportes en los Congresos nacionales. Instó a que los Capítulos inviten autoridades gubernamentales de sus países a los eventos de la CIT.

INTERVALO

- PAULO CALEFFI: Comentó que están presentes en la CIT representantes de diversos modales: carga, urbano de pasajeros, interprovincial e internacional de pasajeros, naviera, ferrocarriles, contenedores, alquiler de vehículos, etc.; y que se trata de estos temas de una forma muy genérica. Propuso que, con el intuito de profundizar las discusiones, hagan reuniones de los directores por modal en la víspera de las Asambleas para discutir los temas de su interés específico. Señaló, sin embargo, que es necesario que se amplíe el cuadro de representantes por modal de cada Capítulo, para que esto sea posible. Solicitó a la Secretaría General que envíe una Carta a los Presidentes de los Capítulos, consultando sobre los modales que ya están representados en cada uno de ellos, y que envíe un listado de posibles entidades de diversos modales de cada país, para que los Capítulos les contacten. Puso la propuesta en votación, lo que fue aprobado por unanimidad.
- NELSON CHAVES: Afirmó que el Capítulo Ecuador se hace presente en todas las asambleas a las que es convocado y que asiste con gran representatividad. Registró la presencia del Presidente de la Federación de Taxistas de Ecuador, Sr. Jorge Calderón, del Presidente de la Federación de Transporte Pesado de Ecuador, Presidente de la Asociación de Transportistas Internacionales de Ecuador, Sr. Renato Chavez,

Representante de los Transportistas Petroleros de Ecuador, Sr. Holger Zambrano, del Don Camilo Jarrín, del Sr. Presidente de la Cámara del Transporte de Ecuador. Añadió que el interés del Capítulo Ecuador en asistir a todas las reuniones es actualizarse sobre los temas de transporte del mundo y proponer cambios y homologar leyes de tránsito y transporte aduanero homogéneas para todos los países; solamente con la unificación de las leyes se podrá hablar del transporte libre entre los países. Señaló que los transportadores están reunidos en la CIT por la defensa del sector de transporte; que es necesario conocer lo que pasa en los demás países. Comentó que se realizó una reunión de los países de la CAN -Ecuador, Colombia, Perú y Venezuela- para tratar de temas relativos al área Andina; que los Presidentes y los Congresos de los países de la CAN crean normas para el transporte de estos países que son leyes supranacionales; que es de interés de los Capítulos CIT de la Región Andina que Venezuela haga parte de la CAN; Instó a que se forme una comisión para que se va hasta las autoridades venezolanas responsables por este tema para solicitar que este país sea miembro de la CAN, dado que la membresía de Venezuela es muy importante para los transportadores de la región. Pidió que se ratifique pedido al Presidente venezolano que vuelva a la CAN, que esto facilitará la incursión de la CAN como comunidad al MERCOSUR. Señaló que un pedido de los 18 países de la CIT es más fuerte. Comentó que en la reunión en la OEA, solicitó una resolución de la Cámara Interamericana de Transportes solicitando la ampliación del ATPDA, y esta resolución tomó en cuenta el Congreso de Estados Unidos que lo amplió y le incluyó a Ecuador. Solicitó, por fin, el apoyo de los demás miembros de la CIT y agradeció el Sr. Martín Sánchez Zinny por su invaluable ayuda y colaboración al Capítulo Ecuador.

- MARTÍN SÁNCHEZ ZINNY: Comentó que estuvo en Colombia en el inicio de las protestas en carácter de Subsecretario General de la CIT, ocasión en que fue preguntado acerca de la posición de la CIT acerca de la situación en aquel país, al que contestó que si la situación llegó al punto que llegó fue por que falló el dialogo. Añadió que el Capítulo no ha hecho llegar a la secretaría General en Brasilia alguna solicitud de participación en el conflicto interno.

- MARINO QUINTERO, Vicepresidente del Capítulo Colombia: Comentó que las protestas justificadas en Colombia son debido a insatisfacciones de movimientos sociales y de algunos sectores de la población por los impactos de los tratados de libre comercio, así como una vieja pelea de los transportes en los diversos modales contra los precios finales de los combustibles. Comentó que Colombia es un país productor pero tiene uno de los precios más caros del mundo; que se logró un congelamiento de los precios finales de los combustibles hasta diciembre lo que garantizó condiciones de acabar con el paro. Añadió afirmando que el Capítulo Colombia respalda la moción del Capítulo Ecuador, invitando a Venezuela a los procesos de integración regional y afirmando que hacemos todos parte de una familia que es la de transporte.

- PAULO CALEFFI: Solicitó a Venezuela que opine sobre el tema. Preguntó se sería interesante enviar una Carta en nombre de la CIT solicitando una audiencia con el Presidente Maduro con el intuito de tratar de esta aproximación.

- NOLADI BARBOZA, Directora del Transporte Marítimo del Capítulo Venezuela: Concordó con la proposición del Capítulo Ecuador, afirmando que tras la reunión de Quito el tema se llevó al modal terrestre del Capítulo Venezuela. Señaló que es importante considerar otras formas de integración que ha manejado el Gobierno nacional, como UNASUR, MERCOSUR, además de la CAN. Comentó que el Presidente del Capítulo Venezuela tiene buenas relaciones con el Gobierno y que tiene maneras de hacer llegar la Carta sobre el retorno de Venezuela a la CAN, así como la Carta entregue en el inicio de la reunión a la Secretaría General de la CIT acerca de la realización de la Asamblea de la CIT en Venezuela en 2014.

- PAULO CALEFFI: Solicitó a que se haga la lectura de la Carta del Sr. Jhonny Yáñez, Presidente del Capítulo Venezuela, al Presidente Nicolás Maduro de Venezuela sobre la realización de la Asamblea de la CIT en este país, que fue votada y aprobada.

- NOLADI BARBOZA: En nombre del Presidente del capítulo Venezuela, agradeció la aprobación de la Asamblea en Venezuela.

- PAULO GABA JR., Presidente del Consejo Nacional de ABLA: Concordó con la afirmación del Secretario General que la integración de los pueblos pasa por el transporte. Comentó que muchas veces los pasajeros son transportados en vehículos alquilados; que, diferentemente de lo que ocurre con los buses, no se sabe a dónde está yendo el conductor; y que muchas veces los vehículos cruzan las fronteras y se pierden, de manera que los empresarios no tienen maneras de recuperarlos.

- PAULO CALEFFI: Solicitó a que la ABLA y la Secretaría General de la CIT redacten un documento con las reivindicaciones del sector para que sea sometido a la aprobación de los demás Capítulos y sea encaminado a los gobiernos.

- PEDRO LOPES: Comentó que en los últimos encuentros de la CIT se ha tratado sobre los problemas de frontera en lo que se refiere al transporte de cargas y de pasajeros. Solicitó a que se incluya en la agenda de la próxima Asamblea el tema del cabotaje, un tema importante para Brasil en la costa y en la región Amazónica. Añadió que otro tema importante se refiere a la facilitación de las fronteras, tema muy importante para Brasil en razón del flujo de bienes desde la costa del Pacífico, pasando por Chile y Argentina; que no hay integración de la documentación exigida en los diversos pasos de frontera y tampoco armonización de los horarios de funcionamiento de estos pasos. Señaló que los problemas de fronteras crean barreras al comercio entre los países e incentivos a la ilegalidad, que los gobiernos se beneficiarían de la agilización de los pasos de frontera y del incremento del control en los mismos.

- PAULO CALEFFI: Propuso la votación del documento Resolución 007/2013, que es resultado de las reuniones regionales de la CIT acerca del tema y que insta a los gobiernos del continente a mantener los servicios de despacho de la carga en las fronteras bajo el sistema 24/7- 24 horas del día, 7 días de la semana,

ininterrumpidamente- y a revisar los festivos, ya que interrumpen los flujos internacionales de bienes y personas.

- MAURO BORZACONNI: Comentó que hay un acuerdo firmado en MERCOSUR hace 20 años sobre el tema de la facilitación de frontera, que determina que el horario de funcionamiento es de 7h00 a las 19h00, los 365 días del año, pero ninguna frontera lo cumple y afirmó que solamente solicitando a los Gobiernos que se cumpla lo que está firmado ya sería un paso adelante. Planteó que otros problemas son el hecho de que ningún país acepta las normas fitosanitarias del otro y el hecho de que existen normas diferentes en lo que se refiere al tiempo de conducción y de pesos y medidas. Sugirió la convocación de una reunión con los Ministros de Transporte, de las Relaciones Exteriores, de Agronomía y Agricultura, etc. de la región para tratar de estos temas y escuchar lo que tienen a decir y a proponer los transportadores.

- PAULO CALEFFI: Afirmó que muchos son los problemas mencionados por los demás asistentes, pero sería mejor no tratar todos a una vez, por eso la CIT ha elegido la cuestión de los horarios de funcionamiento de las aduanas como primer punto; que de esta manera, la CIT abre la posibilidad de reivindicar ante los Gobiernos y después se agregará otros puntos más a las reivindicaciones. Propuso primeramente que se discutan estos puntos inicialmente.

- ALVARO AYLLON QUISBERT, Presidente del Capítulo Bolivia: Apoyó el relato del representante de Uruguay. Afirmó que lo de las multas de los países, sobre todo de Brasil, ha se convertido en un serio problema que ha impedido algunos transportistas de adentrar el país; que esta situación demuestra una grande asimetría entre los países de la región y que las multas no pueden frenar al transporte internacional en la región. Señaló que la tensión entre los Gobiernos de Bolivia y Chile está afectando el transporte entre estos países; Chile ha ignorado el tratado de paz y amistad que existe entre estos países y los art. 14 y 15 del ATIT, al exigir documentos adicionales a los transportistas y los que no tienen tales documentos, se los están devolviendo al lado boliviano de la frontera.

- VICTOR MARQUINA, Presidente del Capítulo Perú: Afirmó que es parte del trabajo de los transportistas exigir de los Gobiernos que cumplan su trabajo.

- MARTÍN OJEDA: Apoyó la posición del Sr. Mauro Borzacconi (Chile) que se solicite a los Gobiernos que homologuen sus normas y que se haga una reunión de la CIT previa a la reunión con los Ministros.

- PAULO CALEFFI: Informó que la reunión propuesta por el Sr. Mauro está bajo análisis por la Secretaría de la CIT.

- PEDRO LOPES: Comentó que el Gobierno brasilero aprobó el año pasado una norma que determina el funcionamiento 24/7 de los puertos, sin embargo, faltan funcionarios y técnicos de frontera para implementarlas; acerca de las multas, afirmó

que ellas existen en Brasil y fuera del país; que los costos de los seguros internacionales han sido impeditivos también para los transportistas internacionales de Brasil en tránsito en otros países; que la ley de conducción ha sido aprobada para regular las relaciones de trabajo en el sector.

- MARTIN ROJAS: Comentó que hay tratados establecidos dentro de las Naciones Unidas, como un tratado de mejores prácticas aduaneras establecido en 1982; QUE LA Secretaría General haría bien analizar este documento y compartir con los miembros de la CIT como se podría llevar la convención a los Gobiernos y quizás llegar a una unificación de las practicar recomendadas que podrían implementar.

- DANIEL INDART: Comunicó que en la última reunión del MERCOSUR se solicitaron algunos puntos, por ejemplo, que los técnicos de CONDESUR participaran de la reunión de MERCOSUR para que escucharan a los problemas que tienen los transportadores y se pasó la palabra al Sr. Mauro Borzacconi para que explicara los problemas que tienen los transportadores en la región; que el sector privado de Argentina se reunirá con las autoridades de este país para discutir estos problemas; que el sector privado brasileño se ha comprometido a que los transportistas de la región se reúnan con las autoridades brasileñas. Comentó que es importante que se reúnan todos los interesados del sector público y privado para tratar del tema y esta es la estrategia que están adoptando en este momento para discutir estos temas y que estas gestiones directas pueden ser más efectivas.

- JAN HOFFMANN: Comentó que en estos últimos meses se está negociando en la OMC un futuro acuerdo de facilitación, que tiene unos 40 puntos, uno de los cuales es la obligación de consultarse con los gremios, representando un listado de mejores practica que, diferentemente del convenio de la ONU, “tiene dientes”, o sea, deberá ser cumplido por los países; que los países de América Latina han participado de las negociaciones, pero no muy activamente; Se colocó a disposición para hacer gestiones entre la comisión que lo está discutiendo en la OMC y la CIT y los gremios interesados. Comentó que podría ser de interés de la CIT que soliciten a los Gobiernos que apoyen el acuerdo.

- PAULO CALEFFI: Puso en votación la Resolución 007/2013, que fue aprobada por unanimidad.

- PAULO CALEFFI: Comentó que la CIT ha realizado reuniones en las tres regiones sobre el tema de la facilitación de fronteras y sobre el cuaderno TIR. Puso bajo votación el apoyo de la Cámara al sistema, lo que se aprobó por unanimidad.

- PAULO CALEFFI: Comunicó sobre la presencia del Sr. Igor Runov, Subsecretario General de Asuntos Permanentes de la Delegación de la IRU en las Naciones Unidas.

ALMUERZO

Trata de personas, una responsabilidad empresarial - Daniel Indart, Presidente del Capítulo Argentina

- DANIEL INDART: Planteó que este tema es parte de la responsabilidad social que tienen los empresarios. Comunicó que el año pasado la FADEEAC hizo un acuerdo con dos organizaciones no gubernamentales, Asociación Civil La Casa del Encuentro y Fundación Maria de los Ángeles, con el apoyo de la Embajada de Estados Unidos. La FADEEAC capacita 25mil choferes por mes, 300 mil personas capacitadas por año. Al final de estos cursos, se pasa un video a todos los choferes sobre que es la trata de personas.

Trata de personas es un delito muy grande y difícil de combatir, siendo obligación de los empresarios transportistas no ignorar estos delitos y colaborar para intentar erradicarlo.

Hay un trabajo siendo hecho en el ámbito de MERCOSUR sobre este tema.

Se espera que en el marco de la 20ª Asamblea de la CIT en Nueva York, la Cámara levante la bandera del combate a la trata de personas, un tema de extrema importancia social y de derechos humanos.

- PAULO CALEFFI: Comentó sobre la importancia de que los Presidentes insieran la menciones a la Cámara en los documentos que emiten, lo que fortalece a la CIT.

PRESENTACIÓN: Créditos de carbono

- La Transportes Bertolini (TBL) ha contratado una empresa para averiguar cuánto contamina la TBL con emisiones de carbono en el aire por año. El resultado fue 184 mil toneladas de carbono por año.
- Se consideró la situación insostenible, y para amenizarla, la TBL compro áreas de bosques en Amazonia y en Pará para recuperación y preservación de especies.
- Actualmente, muchos mercados están solicitando a los transportistas que respecten al Protocolo de Kioto, por medio de exigencia del ISO 14000 y 18000, y aun encuestas sobre con cuánto están contaminando el aire y qué medidas están siendo tomadas para reducir la contaminación.
- Con las medidas tomadas por la TBL, esta empresa dejó de ser candidata a compra de créditos de carbono, para ser productora.
- La conciencia ambiental es un compromiso de las empresas con las sociedades y con el mundo.

- PEDRO LOPES: Cumplimentó el Capítulo Argentina por el trabajo volteado para el patrimonio común que son los choferes. Comentó que las leyes de horas de conducción en Brasil fueron creados porque se averiguó que los choferes brasileños llegaban a pasar más de 17 horas conduciendo ininterrumpidamente, de manera que el Servicio Social del Transporte y el Servicio Nacional de Aprendizaje del Transporte (SEST/SENAT) de Brasil han se dedicado a promover el atendimento de los choferes por fisioterapeutas y psicólogos. Añadió que entrará en vigor en septiembre en Brasil

la Resolución 427, que controla la emisión de gases contaminantes en el transporte de carga por carretera, implicando multas al empresario y al chofer; se está intentando hacer que el licenciamiento anual de los vehículos esté vinculado a la comprobación de que ellos están de acuerdo con lo que determina la resolución. Señaló que en el ámbito de la Confederación Nacional de Transporte (CNT) de Brasil estos temas sociales y ambientales han sido discutidos, así como las maneras de difundir buenas prácticas entre los transportistas nacionales e internacionales en tránsito por Brasil.

- VICTOR MARQUINA: Comentó que en Perú se está teniendo problemas con el transporte interprovincial porque se está ratificando un proyecto en el tema trata de personas que determina que se identifique en los paraderos los menores; al Capítulo Perú le parece exagerada la posición, dado que en zonas rurales no hay identificación de menores; Preguntó si hay otros Capítulos en los cuales exista una norma similar.

- LUPOANI SANCHEZ CELEMÍN, Presidente de ACOLTÈS (Capítulo Colombia): Afirmó que han transmitido la importancia de la Cámara para el transporte en las Américas y felicitó los directivos de ACOLTÈS que han logrado venir a la Asamblea y que van a transmitir en Colombia la importancia del evento y de la CIT. Mencionó que el tema de tata de personas está más relacionado al sector de turismo, y que han sido evidenciados muchos avances; por otro lado, en el sector de transportes no se ha avanzado mucho. En que se refiere al tema ambiental, explicó que también no se ha avanzado mucho, sobre todo porque que en Colombia, entre las décadas de los 60 y 80 los motores eran mayoritariamente a gasolina, que hubo una norma que obligó a que se cambiaran todos por combustibles a diésel, pero el diésel que se consume en Colombia no es de muy buena calidad, así que actualmente en Colombia se está en proceso de cambio para el gas.

- MAURO BORZACONNI: Preguntó al Capítulo Brasil si hay norma específica para los vehículos más viejos, que son los que más emiten contaminan el medio ambiente.

- PEDRO LOPES: Contestó que en Brasil los camiones viejos son vendidos a los transportistas autónomos, que corresponden a 1 millón de vehículos en Brasil; opinó que el Gobierno brasileño debería reglamentar el destino de los vehículos viejos después de la venta.

- PAULO CALEFFI: Añadió que hay previsión de cambio de los motores para los Euro 5 y que no hay combustibles para estos nuevos modelos en algunas de las gasolineras del país.

- PAULO GABA: Comentó que todas las medidas verdes en Brasil son para recaudar impuestos: los que las adoptan pagan, los que no la adoptan, son premiados no pagando impuestos; que a las autoridades brasileñas es más conveniente cobrar impuestos de los que adquieren nuevos vehículos por que estos son los que tienen más condiciones de pagar.

- MAURO BORZACONNI: Informó que hace unos 15 años el MERCOSUR aprobó el Certificado de Actitud Técnica de los Vehículos, y lo que tenían pensado es que los vehículos antiguos, se tenían más de diez años, no le daban el permiso. Sugirió que salga de la CIT una determinación a que todos los países realicen la renovación de la flota y que los países dejen de permitir la entrada de vehículos viejos en sus fronteras.

- PEDRO LOPES: Propuso que se reúnan los Capítulos coordinados por la CIT para que se realice un estudio preliminar a sobre la propuesta del Capítulo Uruguay.

Trazabilidad del transporte

- Hace 2 años, el Uruguay, copiando una medida Argentina, pusieron los precintos electrónicos en las cargas que salen de los puertos. Hubo conflicto entre las dos empresas Argentinas que proveían los servicios y las aduanas de Uruguay, acerca de los costos que se iban a cobrar sobre los precintos, que podrían llegar a más de 4x el valor del flete. Los transportistas consideraron que era un abuso lo que se pretendía cobrar y trataron de desarrollar su propio precinto electrónico, bajando significativamente el precio de los precintos (de aproximadamente 250 dólares, para 30 dólares). Para evitar irregularidades, se hizo un acuerdo con la aduana a que se cobre el valor de los precintos en los despachos y que se iba a dejar un décimo del valor al despachante de la aduana y a la Cámara de Transporte.
- Se iniciaron conversas con las aduanas a que el precinto electrónico sirva de origen a destino, para reducir el tiempo en las mismas, y lo lograron, por ejemplo, en Brasil. Esto contribuye a agilizar los pasos y cruces de frontera.

- PAULO CALEFFI: Comentó que la preocupación con la trazabilidad es mayor con los productor de mayor valor agregado; que tuvo la oportunidad de hacer una visita a la Recete Federal de Brasil acerca de la trazabilidad de los producto de alto valor agregado, que son los que presentan más riesgos y sugirieron que los estos productos presentaran un chasis, para trazabilidad e identificación en las aduanas o en caso de robo; la Confederación Nacional de Industria de Brasil se opuso a la propuesta, un posicionamiento contrario a los intereses de los transportistas. Informó que hoy en Brasil se gasta 10% de la receta en seguridad.

- MAURO BORZACONNI: Planteó que el gran problema en lo que se refiere a la seguridad es el tema de los seguros, que si la carga está rastreada y debidamente controlada, quitan la responsabilidad de los transportistas por el robo de las cargas, sin embargo, los transportadores han convivido con el peligro de otros tipos de siniestro.

- MARTÍN ROJAS: Añadió que un importante hecho a considerarse es hecho de que el riesgo incrementa son el tiempo que los vehículos llevan parados, y que los transportistas en Estados Unidos y México han buscado reducir el tiempo de pero de los vehículos; que en las fronteras esto significa agilizar los pasos de frontera.

INTERVALO

Las políticas del Estado de Guatemala en perjuicio del Transporte Extraurbano - Sr. Itiel Rosanio Ordóñez Castillo, Presidente de GRETEXPA (Capítulo Guatemala)

(Documento integral disponible en el sitio web de la CIT www.citamericas.org)

- VICTOR MARQUINA: Comentó que en Perú, hace tres años las autoridades han impuesto la obligación de GPS para control de ubicación y de velocidad. Preguntó si es el mismo en Guatemala.

- ITIEL ROSANIO ORDÓÑEZ CASTILLO: Contestó que en Guatemala los transportistas no tienen ningún beneficio por parte del Estado, que impone tarifas que no posibilitan la utilización de los sistemas y determinan que estos sistemas deben ser contratado solamente de una empresa, no permitiendo que negocien con otras.

- VICTOR MARQUINA: Comentó que en Perú se logró comprobar que los sistemas GPS no son precisos o exactos y que por eso no se puede aplicar.

- MARTÍN SÁNCHEZ ZINNY: Recordó que el mismo serio relato que el Sr. Ordoñez ha presentado fue dado por el Sr. Julio Artemio (Presidente del Capítulo Guatemala) en otra ocasión, a respeto del transporte de carga y que el tema de la facilitación de frontera y la seguridad son temas íntimamente relacionados; que la falta de seguridad compromete el transporte. Instó a que se lleve a los Gobiernos de los países la cuestión de la seguridad permanente y la solicitud por acciones contra los delitos transnacionales, que son una traba al transporte y al comercio.

- CAMILO GARCIA MORENO, Director Ejecutivo del Consejo Superior de Transporte (Capítulo Colombia): Comentó que en Colombia las políticas públicas para el transporte de pasajeros han sido priorizadas por el Gobierno, dado que son políticas que alcanzan un número mayor de personas y que puede facilitar sobremanera la vida de la gente en las ciudades. Sugirió al Capítulo Guatemala que los transportistas lideren directamente el proceso de organización del transporte y el cambio y la adaptación tecnológica y no esperar que sea el gobierno y distintas empresas las que lo hagan; que para una incorporación eficiente de tecnologías de gestión y control de flota se debe hacer un análisis particular de cada una de las rutas. Sobre las extorsiones, comentó que el sector ha negociado con el Gobierno un pólize contra el terrorismo, que cubre las retaliaciones que puede llegar a tener la empresa que no paga la extorción, lo que ofreció más tranquilidad a los transportistas. Planteó que el no pago de la extorción, con apoyo del Estado, puede ser una buena alternativa, pero es necesario que el Estado reconozca que existen problemas de seguridad en su territorio y tenga recursos destinados a esto.

- WILDALYS PAULINO: Comentó que la situación de Guatemala es similar a lo que ha ocurrido en la República Dominicana en el transporte de carga y extraurbano hacia Haití, que han enfrentado graves problemas de seguridad, que cuestan recursos de los transportistas y vidas humanas, ya que no hay apoyo del Gobierno, que los choferes tienen que tener pasaporte y visa para cruzar la frontera, y deben quedarse días en la frontera antes de cruzarla; que otro problema se refiere a las tarifas de los combustibles. Preguntó si algún de los Capítulos ha logrado soluciones a la cuestión de la seguridad humana en sus países.

- LEOPOLDO ALMANZA: Preguntó a los Capítulos Guatemala, Colombia y República Dominicana qué características tienen los seguros en estos Capítulos.

- ITIEL ROSANIO ORDÓÑEZ CASTILLO: Contestó afirmando que ninguna compañía cubre los costos humanos – los asesinatos involucrados en el transporte extraurbano.

- CAMILO GARCÍA: Contestó informando que en Colombia la aseguradora es estatal, dado a la situación de inseguridad que vive este país desde hace algunos años. Comunicó que enviará a la Secretaría General de la CIT una copia de un póliza de seguro de su país.

- WILDALYS PAULINO: Contestó afirmando que en República Dominicana también no hay seguro que cubra la muerte.

- NELSON CHAVEZ: Comentó que el tema de la inseguridad se ha agravado demasiado en los últimos años y propuso que la CIT realice una cumbre solamente para tratar de estos temas: fronteras y seguridad, con los miembros de la CIT y asesores internacionales sobre el tema y la elaboración de una propuesta de ley internacional sobre el tema y de la facilitación de fronteras para que sea llevada a los Gobiernos.

- PAULO CALEFFI: Preguntó al Capítulo Guatemala si en la Constitución de Guatemala está que la seguridad es un derecho de los ciudadanos y una obligación del Estado, al que se contestó que sí está; Comentó que en su federación se hizo sobre el tema de la precariedad de las carreteras que provocan muchos accidentes, algo que es responsabilidad del Estado; lo que pueden hacer las federaciones es cobrar ante la justicia el cumplimiento de la obligación de los Estados; visto que por cuestiones estatutarias la CIT no lo puede hacer – esto sería intervenir en los asuntos internos de los Estados; que su federación lo hizo y el Estado brasileño pago los perjuicios advenidos de la precariedad de las carreteras.

Renovación del Parque automotor y su vigencia por antigüedad en el Transporte Público - Sr. Victor Marquina Mauny, Presidente del Capítulo Perú

- El Perú se encuentra en Sudamérica. Cuenta con un área de 1 285 215 km², lo que lo convierte en el vigésimo país más grande en tamaño de la tierra y el tercero de América del Sur. Limita al norte con Ecuador y Colombia, al este

- con Brasil, al sureste con Bolivia, al sur con Chile y al oeste con el océano pacífico. El mar territorial se extiende hasta las 200 millas náuticas.
- El país viene creciendo en forma sostenida durante los últimos 10 años. Las proyecciones para el 2013 nos sitúan como el país de mayor crecimiento económico.
 - El desarrollo económico ha empujado a la expansión de las actividades comerciales en todo el Perú como se muestra en este mapa comparativo.
 - El crecimiento comercial ha permitido que se dé un importante desarrollo del transporte de carga. En el Perú de hoy en día, el 80% de las mercancías se traslada en camiones.
 - El problema de la informalidad. No obstante, este importante crecimiento se ve opacado por el fenómeno de la informalidad económica: el 66.4% de nuestra economía es informal y el transporte no es ajeno a ello. El Perú tiene la cuarta tasa más elevada en el mundo de informalidad.
 - La infraestructura de transporte terrestre en el Perú.
 - Al 31-11-2011 la red vial nacional es de 24,092 km del cual el 58% está pavimentada, la rvn, el 42% no lo está, la rvn solo representa el 18% del total de vías.
 - Según ositran al 30-12-2011:
 - . 5.363 km. de carreteras se encuentran concesionadas.
 - . Aproximadamente el 35% de la red vial nacional está concesionada.
 - . US\$ 3,500 millones de inversión comprometida en carreteras, que comprende mantenimiento y conservación, y construcción de nuevas vías
 - Red vial. el Perú se encuentra en el puesto 105 de 142 países en cuanto a calidad de la infraestructura y en el puesto 98 de 142 países en cuanto a la calidad de carreteras.
 - Situación del parque automotor de carga. el puerto del Callao representa el 72% del movimiento de carga en el Perú.
 - Perú y la competitividad. la infraestructura y las trabas al comercio siguen siendo temas que obstaculizan la competitividad del Perú.
 - ¿Por qué sería importante un programa de chatarreo en el puerto del Callao? resulta totalmente contradictorio querer promover la competitividad si el principal medio de transporte de mercancías desde y hacia el puerto son camiones obsoletos, mal mantenidos y contaminantes operados por microempresas imposibilitadas de hacer economía de escala por su atomización y sujetas a fletes predatorios.
 - ¿Cómo HACERLO?
 - . constitución de un fideicomiso por parte del estado peruano.
 - . asignación de capital inicial para diseño del programa y fases del mismo
 - . establecimiento de plan de desguace cumpliendo condiciones ambientales
 - . determinación de garantías principales y colaterales a obtener y formas asociativas para la adquisición de unidades

- . determinación de sistema de adquisición y de pago a través de sistema de carga inteligente y sistema centralizado de recaudo
- . determinación del valor de entrega de la unidad y procedimiento de pago
- . fortalecimiento de la operación de los microempresarios a través de la asociatividad, como la constitución de consorcios logísticos
- . compromisos del sector privado para tener viabilidad en la operación
- Participación empresarial privada en el sistema.
 - . financiamiento de unidades
 - . compromisos de contratación a *clusters* de transportistas
 - . administración del desguace de unidades chatarrizadas
- Beneficios
 - . eliminación de vehículos antiguos de gran consumo de combustible
 - . reducción sustantiva de la contaminación ambiental en el puerto del callao
 - . mejora de la competitividad en el transporte de mercancías y reducción de la informalidad
 - . cambio en el sistema empresarial de los transportistas
- PAULO CALEFFI: Encerró los trabajos para el día.

SEGUNDO DÍA – 11 de septiembre de 2013

- PAULO CALEFFI, Secretario General: Abrió los trabajos e hizo la conferencia del quórum para inicio de la Asamblea.

El Sr. Martín Sánchez Zinny leyó la carta de renuncia del Sr. Luis Morales al cargo de Director Regional por el Cono Sur de la CIT e informó que estará vacante hasta la próxima Asamblea de la Cámara (2-4 de abril de 2014, Ginebra, Suiza).

- LUIS LAMBERT BORJA, Presidente de FEDETAXIS (Capítulo Ecuador): Planteó que los transportes son el principal sector de las economías. Lamentó no haber podido participar de la reunión regional que se realizó en Quito por motivos de fuerza mayor. Comentó que es muy positivo para el sector de transportes de Ecuador que entidades de este país hagan parte de la CIT. Comentó que hace algunos años el tema de la chatarrización se trató en una de las Asambleas de la CIT, y que este tema se está contemplando en Ecuador; que los vehículos viejos presentan riesgos a la seguridad vial y contaminan el aire; que Ecuador ha ido muy bien en el tema de la modernización de la flota; que los sectores de transporte comercial y público se han beneficiado de créditos de la Corporación financiera Nacional para renovar sus flotas, así que el Gobierno Ecuatoriano lleva una política que incentiva la renovación por parte de los transportistas. Comentó que en lo que se refiere al tema de la inseguridad, los empresarios han firmado un acuerdo con el Gobierno Ecuatoriano

por medio del cual el Estado provee los equipos necesarios al monitoreo y trazabilidad de los vehículos, garantizando la seguridad; que en Ecuador hay una buena ley de tránsito y hay leyes que combaten efectivamente el transporte informal en Ecuador; que el Capítulo Ecuador ha asimilado las experiencias de los compañeros de otros Capítulos en lo que se refiere a la utilización de combustibles limpios; que el Gobierno Ecuatoriano escucha y respeta el sector de transportes. Planteó que es muy importante que los empresarios se acerquen de los Gobiernos nacionales, pues esta es la única manera de lograr políticas favorables al sector; que es responsabilidad fundamental de los dirigentes de los gremiales de todos los modales de transportes en mantener puertas abiertas y dialogar con el Gobierno, pues es la única forma de lograr de manera democrática y constitucional beneficios para los empresarios, gremios, choferes y transportistas de cada uno de los países.

- OSVALDO JURADO ARCENTALES, Presidente de la Federación Nacional de Transporte Pesado (Capítulo Ecuador): Recordó la catástrofe que acometió Estados Unidos en el 11 de septiembre de 2001, al que se solidariza el Capítulo Ecuador. Comentó sobre la economía en salud con las medidas relacionadas a la contaminación del medio ambiente y de la reducción del volumen de combustibles en los nuevos vehículos; y la cuestión de la chatarrización, que provee millones de kilos de hierro que son utilizados en obras de infraestructura. Señaló que se ha aprendido mucho en la CIT, y que en Ecuador los empresarios no van de rodillas a los Gobiernos, sino que enfatizan su importante papel en la economía del país.

- PAULO CALEFFI: Solicitó 1 minuto de silencio en homenaje a las víctimas de los atentados a las torres gemelas en Nueva York.

- MAURO BORZACONNI: Sugirió que la CIT se proclamara en relación a la situación por la cual pasa el Capítulo Guatemala, constanding que la CIT está observando con atención lo que pasa en el Capítulo Guatemala. Sobre la chatarrización, lamentó que en los países miembros de la CIT las normas son muy diferentes, que en los últimos años la situación ha retrocedido demasiado. Señaló que los empresarios deben concientizar a los Gobiernos sobre la importancia del transporte y la importancia del sector. Comentó que en su país no hay una ley de transporte de carga ni una política de Estado de transporte; que los que se oponen a la chatarrización en Uruguay son los transportistas no registrados. Instó a que se discuta en la CIT la armonización de las normas, dado que las asimetrías son muy perjudiciales al transporte internacional y que las asimetrías generan una competitividad injusta entre los transportistas de los países.

- MARTÍN SÁNCHEZ ZINNY: Comentó que los tres ejes principales de la Cámara como discutido en la Asamblea de Manaus son la facilitación de fronteras, la seguridad y la profesionalización de los choferes; que en la Asamblea de Washington, cuando la CIT fue aprobada como observadora ante la OEA, se aprobó un documento exclusivamente relacionado a la inseguridad, donde se hacía un fuerte reclamo de todos los Capítulos acerca de la inseguridad en las Américas, con este documento, el

Secretario General y el Subsecretario General de la CIT participaron de la Asamblea de la OEA en El Salvador, donde pudieron dialogar en Asamblea pública y después en privado con el Secretario General de la OEA, a quien se le entregó el Acta de Washington y un documento preparado especialmente para la ocasión en que se afirmaba la preocupación con la seguridad integral, que va desde la mercadería robada, el bus secuestrado, el carro incendiado, el asalto a trenes, hasta la inseguridad jurídica; la CIT está trabajando en esto, incluso se creó un observatorio en el cual el Ecuador presentó un excelente trabajo en dos Asambleas anteriores; que El Secretario General y el Subsecretario General tuvieron una conversación muy rica con el Secretario de Seguridad Multidimensional de la OEA, el Embajador Alan Blackwell, que afirmó tener contacto con las autoridades con las cuales se puede recurrir en los países para el tema de la inseguridad, que la Secretaría General de la CIT tiene estos datos y el Subsecretario se los ha pasado el Capítulo Guatemala en el día anterior; que a propósito de la Asamblea de Río el Subsecretario publicó en una Revista el artículo “Seguridad o Dependencia” y afirmó que las sociedades que no tengan sistemas de transporte eficientes y no sean seguros en sus comercio no van a figurar en los planteles del comercio exterior.

- FLAVIO BENATTI: Cumplimentó el Sr. Mauro Borzacconi de Uruguay por su posición; afirmó que como representante del sector y juntamente con otras entidades y federaciones de Brasil ha buscado que se adopte en Brasil una legislación adecuada para el transporte por carretera, y se logró en 2007 una primera legislación, la ley n°11.442, que determina algunas obligaciones que empiezan a colocar un perfil en el sector, como la exigencia de un perfil técnico para que se trabaje en el sector, el fin de la “carta frete”, que limitaba las condiciones de pago a los choferes e imponía la utilización de gasolineras específicas, la institución de un registro nacional y su renovación en 2014 por medio de la utilización de chips y antenas de identificación en las carreteras del país y la perspectiva de la implantación de la nota fiscal electrónica, medidas que mejorarán la situación del sector. Señaló que el sector en Brasil es organizado y que sus representantes trabajan por la organización del mercado, para que se pueda ofrecer un transporte seguro, adecuado y con tarifas justas; que el transporte por carretera es un sector relativamente nuevo, lo que es comprobado por ausencia de menciones a él en la Consolidación de las Leyes de Trabajo de Brasil (1943); que el sector empezó a tener mayor representatividad a partir de la década de 1960. Planteó que para que haya crecimiento en el sector es necesario que haya reglas y la CIT es un fórum fantástico para discutir la homogenización de las reglas.

- CAMILO GARCÍA: Comentó que en Colombia el Gobierno destinará un grande monto para renovar el parque automotor del transporte de carga; hay actualmente 42 mil vehículos con más de 20 años, lo que configura un problema social en Colombia, dado que son 42 familias que, se fueran tomadas las medidas por parte del Gobierno, se generaría un grave problema, sin embargo se estima que cuando se desarrolle el programa de renovación del parque automotor este problema deje de existir; que los empresarios de Colombia, especialmente la ATC (entidad del Sr. Orlando Ramirez, Secretario del Capítulo Colombia) y la Asociación Colombiana de Camioneros, en sus

reclamaciones en los paros de 2009, 2012 y 2013, han tenido esto como uno de sus principales puntos y lo han logrado –el dinero está aprobado; Que sobre el tema de la reposición en el transporte de pasajeros, los empresarios no tienen apoyo por parte del Gobierno, sin embargo han logrado conseguir en la reforma tributaria una exención para la reposición de vehículos nuevos, que quieren concentrar en los pequeños empresarios y empresas (15 mil pequeño propietarios), que tienen menos de 3 vehículos y que no tienen la capacidad de los grandes empresarios de realizar reposiciones y que tienen vehículos muy viejos. Planteó que es importante tratar en la CIT del tema de la apropiación tecnológica de las empresas –sistemas inteligentes de transporte y de información, que están revolucionando el sector de transporte, lo que trae beneficios para los empresarios, los Gobiernos y los usuarios.

- NELSON CHAVEZ: Planteó que el camino a seguir es la capacitación de los conductores. Comentó que Ecuador tiene un instituto de empresarios y de funcionarios públicos, que trabaja con una universidad de Ecuador; Que en Ecuador no se pueden ingresar vehículos de segunda, lo que ha beneficiado los empresarios del país y la sociedad; Señaló que se debe considerar con atención lo relatado por Guatemala; Que la llegada de empresas multinacionales y de los monopolios es muy perjudicial al transporte nacional y a la competitividad, dado que se les presentan condiciones mejores de compra de camiones y de tasas de que a los transportistas nacionales. Propuso una cumbre para tratar de los casos más relevantes y críticos en los países; Que es muy importante que los miembros de la CIT deban presentar juntos las demandas al sector a los Gobierno, vistos que son más fuertes de esta manera.

- PAULO CALEFFI: Comentó que es muy positiva la unión de los empresarios en Ecuador y que cuando estuvo en Ecuador por la primera vez para fundar la CIT, tuvo que hacer reuniones en tres locales distintos, pues los empresarios no se daban las manos, se daban las espaldas, y que ahora la situación es muy distinta, y que esto es uno de los objetivos de la CIT: promover la unión entre el sector dentro de los países; Que la creación del Ministerio del Transporte en Ecuador fue también una solicitud de la CIT, que hubieran Ministerios e interlocutores específicos en los Gobiernos para el sector de transporte. Congratuló a Ecuador por ter logrado la unión de los gremios en el país.

- ITIEL ROSANIO ORDÓÑEZ CASTILLO: Felicitó a Colombia y Ecuador por la manera como se desarrolla el transporte en sus países. Comentó que el transporte en Guatemala es muy diferente que en otros países; Que en Guatemala el Estado les está imponiendo a los transportadores una forma de prepago al transporte extraurbano, que no tiene el transporte urbano; Que el Gobierno de Guatemala hizo una inversión billonaria para compra de buses para servicio urbano, que no ha llegado al sector; Que el sistema de las tarjetas no ha funcionado, ni en la capital, ni en los departamentos; Que el Estado ha incluso tomado medidas que no están de acuerdo con las leyes vigentes.

- PAULO CALEFFI: La Secretaría General redactará una Carta afirmando que la CIT está observando con atención la situación del sector de transportes en Guatemala.

- VICTOR MARQUINA: Comentó que es muy buena la situación del sector de transporte en Ecuador, pero lo mismo no pasa en otros países, como en el Perú; Que en Perú hay grandes empresas multinacionales y hay grandes monopolios de empresas peruanas; que también el Capítulo Perú ha logrado muchas cosas por medio de la CIT, como cuando obtuvieron una Carta de recomendación al Congreso, porque estaban intentando imponer una norma populista –el medio pasaje a estudiantes universitarios en el transporte interprovincial, una medida que no tiene precedente en otros países y que no iba a agravar la situación de los demás usuarios del sistema de transporte; que la carta se llevó al Congreso y los parlamentarios eliminaron su firma del proyecto de ley que ya había incluso sido aprobado en comisión; Que otro problema serio es lo de las inspecciones sanitarias, que en la frontera, el lado brasileño lo hace, pero el lado peruano se la envía para análisis en Lima, lo que demora 8 días. Señaló que las declaraciones de la CIT no son vinculantes, pero sí se hacen reflexionar las autoridades, por el peso de la CIT y de sus entidades, lo que debe ser aprovechado por los Capítulos. Hizo constar que su compañero de la delegación peruana, Sr. Martín Ojeda, ha perdido su única hermana, y que a pesar de tan fatal hecho, está asistiendo a la Asamblea, y le pidió un aplauso.

- PAULO CALEFFI: Pidió silencio en homenaje al Sr. Martín Ojeda.

- LEOPOLDO ALMANZA: Comentó que en México, se ha hecho un grande esfuerzo a que el Gobierno apoyara a la política de chatarrización, que en los primeros años no funcionó muy bien; Que se está negociando con las autoridades que el beneficio fiscal por cada chatarra suba de 65 mil dólares a 180 mil dólares y que en lugar de una chatarra por un camión, sean dos chatarras por un; que cree que lo lograrán hacerlos y que esto reducirá el promedio de vida de la flota; Que hay un grave problema de ingreso de equipos obsoletos provenientes de Estados Unidos, a pesar de que la ley lo prohibiría; Que se está pretendiendo aprobar una ley que prohíba la utilización de vehículos con más de 5 años en el servicio público y que unidades que tengan más de 10 años no sean utilizadas en el servicio público federal.

Transporte Internacional: ¿por qué es la llave para el comercio y el desarrollo? - Dr. Jan Hoffmann, Jefe de la Sección de Facilitación de Comercio de la UNCTAD. Presentación disponibles en el sitio web de la CIT

<http://www.citamericas.org/archivos/ec969189d74bdfcf93609620814943cb.pdf>

- PAULO CALEFFI: Señaló la importancia de la intermodalidad en los transportes, para que las mercancías y las personas lleguen donde necesitan llegar.

Inestabilidad jurídica en el transporte urbano e informalidad y competencia desleal en el transporte de pasajeros interprovincial - Dr. Martín Ojeda (Capítulo Perú)

- Inestabilidad jurídica

- . En el transporte de pasajeros las empresas tienen el derecho a una estabilidad normativa, con la finalidad de establecer las obligaciones, infraestructural y proteger las inversiones realizadas como las futuras, sin que dicha estabilidad perjudique la seguridad y tránsito de los usuarios de la vía.
- . En resumen la estabilidad normativa es el producto de una combinación de normas y conductas sociales que garanticen una política de transporte.
- . La situación en el transporte terrestre en el Perú se caracteriza por la falta de normas claras y estructurales dirigidas hacia una política de transporte a largo plazo.
- . Al contrario la norma de transporte se origina de la coyuntura, de la improvisación y lo circunstancial, careciendo de sustento técnico, social y económico.
- . La Inestabilidad jurídica afecta severamente la evolución Económica, Técnica y social de nuestras empresas tanto en el área nacional como internacional en otras: constitución y acceso al mercado, incremento de ciudades vehiculares, homologación y tipología vehicular, la antigüedad del vehículo y el retiro de los mismos, restricciones en las carreteras, la imposición de multas en lo Nacional, Regional y Provincial, actividades de Control con el consecuente Régimen Sancionatorio.
- . La inestabilidad jurídica conjuntamente con las grandes deficiencias en la información oportuna, así como la adecuación razonable a las modificaciones normativas y a las conductas corruptas hacen imposible una política de transporte resolutive, productiva y de alta competitividad.
- . La Inestabilidad Jurídica es enemiga del progreso y grave amenaza a los tratados de Libre Comercio por lo que es necesario una restricción en el ámbito legal, normativo y reglamentario hasta que:
 - . Armonía Económica y Bienestar Social de los usuarios.
 - . Aprobación de un marco normativo básico que regule el transporte a largo plazo.
 - . Dialogo sostenido entre los transportistas y la autoridad de turno.

- Inestabilidad Jurídica en el Transporte Urbano:

- a.- Modificación normativa en las últimas dos gestiones municipales, con cambios abruptos de una adecuación de las rutas a una política de licitación de corredores.

b.-Modificación constante de las condiciones de acceso por la tipología vehicular a solicitar (Euro II, Euro III y Euro IV)

- Falta de una autoridad autónoma en el transporte urbano que regule las competencias del Gobierno Central y el Municipio de Lima (Superposición de Rutas).

d.- Inaplicable los acuerdos de Régimen de Gestión común que contraponen con las políticas de transporte a usar en la Comuna del Callao como la de Lima.

- . Inestabilidad Jurídica en el Transporte Interprovincial de Pasajeros
- . En los últimos 12 años se han expedido tres Reglamentos Nacionales de transportes terrestre (D.S., 040, 009 y 017)
- . Durante la existencia de cada uno de los Reglamentos de Transporte se han expedido de cuatro a cinco modificaciones anuales modificando el Reglamento Vigente.
- . Se viene elaborando un nuevo Reglamento Nacional modificando las reglas de juego, con total desconocimiento de los gremios de transporte el mismo que modifica las reglas del juego.
- . El aumento indiscriminado de las multas de 360 soles a nueve mil soles y el aumento de la casuística para suspensión de las rutas.
- . La implementación del retiro del Padrón Vehicular por antigüedad en el transporte de mercancías.
- . Se ha eliminado la prescripción de las papeleteas incentivando la omisión y el incumplimiento de las obligaciones de los funcionarios.
- . A pesar que en anteriores mesas de dialogo se reconoció que la reincidencia debe contar con un sistema de decalaje por la cantidad de buses, se pretende desconocer los acuerdos.
- . Se pretende regresar a la nefasta aplicación de la responsabilidad objetiva (ejem: suspensión porque un pasajero pasa inadvertidamente un arma de fuego o arma punzo cortante).
- . Se desconoce al usuario de la vía rural al no reconocer los pasajeros de ruta.
- . Se pretende modificar las jornadas de conducción estableciendo horas de descanso más allá de lo real que regularice la paralización de la flota.
- La informalidad en el transporte terrestre
- . La informalidad representa un tipo de actividad laboral que es desempeña al margen de las disposiciones legales vigentes con argucias o acciones no consecutivas de derechos.
- . En el transporte este: constituye un sistema paralelo al formal que tiene lugar a través de vehículos pequeños que funcionan de manera no estructurada.
- . El transporte informal se rige por una normativa extralegal, siendo los recorridos o rutas establecidas mediante criterios de conveniencia sin ningún tipo de regulación económica.

- . Técnicas y de seguridad vial de control perjudicial del transporte final.
 - . En la última década la informalidad del transporte urbano de pasajeros ha migrado del transporte urbano al transporte (nacional interurbano) ampliando su margen de acción fenómeno en base al estricto control en las zonas urbanas en la erradicación de la informalidad
 - . El incremento de la informalidad en el transporte es básicamente de la escasa capacidad de la autoridad competente para ejercer las funciones de control y vigilancia tendientes garantizar que operen en el mercado unidades calificadas e idóneas.
- MARTÍN SÁNCHEZ ZINNY: Recordó que la CIT conserva en su sitio web (www.citamericas.org) toda la información suministrada por los Capítulos hay 8 países que han hecho llegar informaciones sobre transportes, la mayoría relacionada a transportes de carga de modo terrestre, pesos y mediciones –Argentina, Brasil, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Paraguay, Uruguay y Venezuela- y que hay 6 países que han hecho llegar normativas referentes al transporte de pasajeros –Brasil, Uruguay, Venezuela, Colombia, Honduras y México.
- PAULO CALEFFI: Añadió que la Secretaría General ha buscado obtener información y conservarla publica en su sitio web, para que se disminuyan las asimetrías, Que es importantes que los países envíen a la Secretará General las informaciones, para que puedan cobrar por ellas. Pasó la dirección de los trabajos al subsecretario General de la CIT, Sr. Martín Sánchez Zinny.
- MAURO BORZACONNI: Agradeció la presencia del Sr. Martín Ojeda de Perú, afirmando que esto comprueba su involucramiento con el sector. Planteó que los Gobiernos y los empresarios no son compatibles, pues sus objetivos son diferentes y porque en general los gobiernos pasan y el empresariado se queda; Comentó sobre la imposición del GPS por parte del Gobierno de Guatemala, que el Estado puede determinar el uso y el tipo de GPS, pero las empresas las deben determinar la competencia; Que los subsidios dados por algunos Gobiernos no son sostenibles por que los Gobiernos los pueden quitar a cualquier momento; Que el empresariado debe buscar medidas sostenibles y que hay que prepararse para negociar con el Gobierno; Que los empresarios no pueden esperar las medidas de los Gobiernos, deben actuar ellos mismos.
- ALVARO AYLLON QUISBERT: Sobre la cuestión de los contenedores, afirmó que Bolivia es un país que no tiene acceso al mar, por eso el tema de los contenedores es un tema muy importante y que los transportistas son abusados por las navieras,

sobre todo en lo que se refiere a los pagos por las demoras, muchas veces en razón de bloqueos que enfrentan los choferes en las carreteras; Solicitó la colaboración de la CIT para que ayude al Capítulo en relación a este tema, y en que Chile escuche a los Bolivianos, afirmando que los transportistas bolivianos son abusados por las aduanas chilenas.

- PEDRO LOPES: Comentó sobre la importancia de lo que se mencionó acerca de la movilidad urbana; Que en Brasil se enfrenta un grande crecimiento de las ciudades, y que la alcaldía de Florianópolis adoptó medidas como la restricción del tránsito de vehículos largos en las ciudades y la determinación de rutas y horarios específicos para circulación de estos vehículos; que se reunieron empresarios y transportistas y exigieron de la alcaldía que revocara el Decreto, lo que se hizo, y esto permitió que se discutiera la cuestión de la movilidad. Propuso que se discuta el tema de la movilidad urbana en la próxima Asamblea. Comentó que actualmente el Presidente de la Confederación Nacional del Transporte de Brasil. Dr. Clésio Andrade, hoy es Senador, lo que contribuyó enormemente al avance de las medidas orientadas al sector.

- CAMILO GARCÍA: Comentó que los modelos económicos de los países, de acuerdo con sus constituciones, tendrá un mayor o menor grado de intervención del Estado en la economía y que aunque los países de América tengan diferentes modelos, Perú y Colombia comparten un modelo similar; Que la relación entre el empresariado y el Estado es pautada por políticas públicas que tienden a resolverse en instrumentos jurídicos -el acto administrativo (más tradicional en América Latina, permisos concedidos por decisiones políticas) y el contrato administrativo (adoptado recientemente en Colombia); Que el modelo de contrato administrativo ha reconcentrado la riqueza que estaba distribuida entre diversas empresas del sector, creando monopolios y desplazando al transportista tradicional; Que las entidades, como el Consejo Superior de Transporte (CST), han tratado de hacer parte del proceso defendiendo el rol del transportador tradicional en estos procesos; Que para garantizar la seguridad jurídica, la justicia colombiana ha tomado medidas para garantizar las inversiones de los empresarios.

Caravana de camiones de la IRU

- MARTÍN ROJAS: Agradeció las palabras de apoyo respecto a los ataques de 11 de septiembre. Explicó que la caravana es un concepto presentado para demostrar los problemas que se vive en las fronteras actualmente; que la IRU ha organizado 5 caravanas, en Asia, junto con entidades y autoridades de los países para demostrar los problemas que existen en las fronteras; que las caravanas han sido muy positivas para mejorar los trámites de fronteras y para colocar a la luz los impactos negativos

de los problemas fronterizos para todos que dependen del sistema involucrado en mover la carga de un país a otro; Que se desarrolló un sistema con las entidades miembros de la IRU que están en MERCOSUR –FADEAAC y NTC- y que se desea incluir Uruguay e Chile y utilizar un concepto similar al que se desarrolla en Asia, que demuestre los problemas en las fronteras de la región, el próximo año y empezar el dialogo acerca de estos temas. Añadió que hay un proyecto de largo plazo para acompañar con GPS y otras tecnologías los camiones, que informarían los problemas que están enfrentando en las fronteras; Que ha tenido prácticas con el Banco Mundial, el BID y la OEA, que han demostrado muy interés por estos temas. Comentó que tiene buenas relaciones con estas organizaciones y con la CIP/OEA y que pude contribuir para el acercamiento de la CIT con estas instituciones.

-JAN HOFFMANN: Demostró apoyo por estas caravanas, que ha visto los trabajos en Europa y Asia Central, que considera positivo a los transportistas apoyar este tipo de iniciativa.

OMITRANS

- El Secretario General inició la ceremonia de otorgamiento de las medallas del Orden del Mérito Interamericano de los Transportes – OMITRANS y sus respectivos diplomas, grado “Diario”, a:

- Daniel Indart - Presidente del Capítulo Argentina;
- Alvaro Ayllon Quisbert - Presidente del Capítulo Bolivia;
- Mauro Borzacconi - Presidente del Capítulo Uruguay;
- Dr. Jan Hoffmann - Jefe de la Sección de Facilitación del. Comercio de la UNCTAD.

ALMUERZO

- PAULO CALEFFI: Confirmó la existencia de quorum para empezar la Asamblea. Comunicó que la Directora de Transporte Marítimo de Venezuela, la Sra. Noladi Barboza, ha logrado la beca para el XVIII Curso Iberoamericano de Gestión Portuaria, promovido por la OEA en Madrid, España.

Aclaró que la reunión de la CIT en Ginebra será en el primer semestre de 2014, al paso que la reunión en Venezuela será en el segundo semestre de 2014.

Informó que están previstas elecciones para Secretario General y Directores Regionales de la CIT a cada dos años, de manera que las próximas se llevarán a cabo en Ginebra (abril/2014); que los interesados en candidatear deben demostrar su contactar a la Secretaría General de la CIT; que las elecciones ocurren en la reunión de los presidentes, que se lleva a cabo antes de la Asamblea.

La representación de la CIT en las entidades de las cuales participa: UNCTAD, OEA, ALADI, Fórum CES, MERCOSUL y otras.

- PAULO CALEFFI: Comentó que la CIT participa en las actividades de diversas organizaciones internacionales y que la representación de la CIT en estas instancias está abierta a todos los miembros de la CIT.
- VICTOR MARQUINA: Preguntó si hay voluntarios a estas representaciones.
- DANIEL INDART: Propuso que la Secretaría General resuelva e indique los representantes, una vez que conoce cuales son as organizaciones y las posiciones. Propuesta aprobada.
- PAULO CALEFFI: Informó que la Secretaría General está abierta recibir proposiciones y hará las indicaciones; que los interesados deben enviar a la Secretaria general comunicaciones y sus hojas de vida; Las indicaciones serán votadas en la próxima Asamblea de la CIT.
- MARTIN ROJAS: Se voluntario a apoyar los representantes de las entidades sedeadas en Washington – BID, Banco Mundial e CIP/OEA.

Plan de Gobierno para el Sector Ferrovial de Cargas de Brasil - 2013 - Sr. Rodrigo Vilaça (Presidente Ejecutivo de la ANTF y Director Ejecutivo de la ANPTrilhos, Capítulo Brasil). Presentación disponibles en el sitio web de la CIT - <http://www.citamericas.org/arquivos/86a7bea5eaf8d212dc3b3e93d3524dd.pdf>

- RODRIGO VILAÇA: Comentó que es muy importante para la ANTF la propuesta del Secretario General de ampliar el cuadro de entidades de todos los modales en los países; Que podría llamar otras entidades y organizaciones – ALAF, ALAMYS, AAR, Asociación Mexicana de Ferrocarriles; que a ejemplo de lo que ocurre con las entidades confederadas en la CNT de Brasil, las entidades de diversos modales en el ámbito de la CIT puede ser más fuertes juntas.
- PAULO CALEFFI: Presentó a todos la ABLA, Asociación de Empresas de Alquiler de Vehículos de Brasil, que representa el 9% de todos los vehículos comprados en el país. Comunicó la solicitud de la ABLA que se crie el modal y la dirección de alquiler de automóviles, de manera que se comprometerán a traer a la CIT entidades de este sector de otros países. Sometió a votación la propuesta de crear el modal alquiler de automóviles en los Capítulos.
- DANIEL INDART: Preguntó si la entidad es miembro de la CIT, al que se contestó que sí.
- MAURO BORZACONNI: Comentó que no está muy seguro sobre si el alquiler de vehículos debe ser considerado modal de transporte.

- JOSÉ ADRIANO DONZELLI, Presidente de la FENALOC (Capítulo Brasil): Comentó que el concepto de transporte es llevar algo o alguien de un lugar a otro, lo que puede ser hecho en un coche, bus o camión; Que en Estados Unidos existen empresas de alquiler de vehículos, incluso de camiones; Que en la legislación brasileña, las empresas de alquiler de vehículos solamente pueden ser consideradas empresas de transporte, no pueden estar categorizadas por ejemplo como servicio o turismo; Que los automóviles son medios de transporte y alquilar un automóvil es alquilar un medio de transporte; Que la FENALOC tiene 2.400 asociados en Brasil y una flota mediana de 500 mil vehículos, mientras en Estados Unidos la flota es de 2,5 millones vehículos de alquiler, y en Argentina, 54 mil; Que en Brasil no hay otra alternativa para este tipo de empresa que no sea la categoría transporte ante la legislación del país.

- MAURO BORZACONNI: Opinó que la discusión es más conceptual y filosófica, porque si las empresas de alquiler de vehículos fueran consideradas empresas de transportes, los choferes de vehículos individuales o los taxistas también lo podrían ser; Que no tiene conocimiento sobre cómo trata el sector la legislación de su país; Que sería favor si la mayoría de los presentes también lo considerara.

- NELSON CHAVEZ: Concordó con la posición de Uruguay; Que debe consultar a los representantes del sector en su país para tener un posicionamiento; Que se opone a los criterios que están siendo propuestos.

- LUPOANI SÁNCHEZ CELEMÍN: Comentó que en Colombia la legislación no contempla el alquiler de vehículos, que es considerado servicio particular que no entra en servicio público; Que los transportistas colombianos tienen muchos conflictos con las empresas de alquiler de vehículos; Que por lo tanto se opone a eso.

- DANIEL INDART: Comentó que este es un tema que debe ser profundizado y que cada Capítulo consulte en su país, para que sea llevado a la próxima Asamblea de la CIT para ser tratado con mucho más información.

- PEDRO LOPES: Preguntó al Secretario General si estas instituciones –FENALOC y ABLA- vienen acompañando las Asambleas de la CIT y están vinculadas a la CIT y a la Confederación de Transporte de Brasil (CNT); y que en caso positivo, sería a favor de la propuesta; Opinó que si los taxis tienen participación en las actividades de la CIT y de la CNT de Brasil, las empresas de alquiler de vehículos también tendrían.

- NOLADI BARBOSA: Se opuso a la creación de un modal distinto a los que ya están presentes en la CIT; Opinó que este sector está incluido en el modal transporte terrestre, y podría de esta manera ser representado por las federaciones de este modal; Que será bienvenido a participar en nuestras actividades pero de otra forma.

- PAULO CALEFFI: Informó que FENALOC y ABLA ya son miembros de la CIT y del Capítulo Brasil.

- VICTOR MARQUINA: Opinó que solamente el hacer transporte no configura un modal, porque en Perú esto permitiría que considerarlo como modal también algunos tipos de servicios o de transporte muchas veces ilegal.
- MARTIN OJEDA: Comentó que la legislación peruana es muy similar a la colombiana en este tema.
- OSCAR GRENALD: Opinó que vale la pena la discusión, porque la CIT debe contemplar a todos los transportistas; Que se debería considerar la cuestión en lo punto de vista del estatuto de la Cámara y sugirió llevar el tema para discusión en la próxima reunión.
- PAULO CALEFFI: Aclaró que la ABLA y la FENALOC son miembros de la CNT de Brasil y que son legalmente constituidas en Brasil como federaciones del sector de transporte, por eso pueden estar vinculadas al Capítulo Brasil y su membresía a la CIT fue aprobada de acuerdo con el Estatuto de la Cámara hace 5 años; Que lo que está en discusión es si el sector será reconocido por la CIT como modal.
- JUAN FREDDY MARTÍNEZ, Presidente del Capítulo Nicaragua: Comentó que cuando se inició la CIT hace diez años, el único modal era el transporte de carga, y que hoy la CIT contempla los más diversos modales de transportes; Que en su opinión es un medio de transporte; Que esto contribuye a la ampliación de la CIT; Que estas entidades vienen a sumar y por esto es a favor de la propuesta.
- PEDRO LOPES: Aclaró que no son vehículos individuales sino que son parte de las flotas de la empresa, y que por lo tanto está en su responsabilidad.
- NELSON CHAVEZ: Que en Ecuador para realizar el transporte se debe tener un permiso y que todos los modales que están en la presente Asamblea son los modales representados en Ecuador, como en todos los países; Que la Cámara es Interamericana de Transporte y no de alquiler; Que aceptan la existencia de las entidades en el Capítulo Brasil, pero no abalizan su existencia como modal en la CIT.
- DANIEL INDART: Reiteró su propuesta que se lleve este tema a la Asamblea en Ginebra por falta de información.
- SILVIO VASCO CAMPOS JORGE, Presidente de la Confederación Brasileña de Transportes: Opinó que es importante la participación de esas entidades porque hay problemas en las fronteras en lo que se refiere a este tipo de transporte.
- WILDALYS PAULINO: Comentó que en República Dominicana el alquiler de vehículos no es considerado transporte, por eso concordó con la propuesta de Argentina que posponga la discusión para la próxima Asamblea y que información acerca del tema sea suministrada por la Secretaría General de la CIT.

- MAURO BORZACONNI: Concordó con la posición de Argentina; Opinó que siendo miembros de la CIT y del Capítulo Brasil y que se necesitan de la gestión de la CIT para resolver los problemas que enfrenta el sector en las fronteras por ejemplo, el Capítulo Uruguay se pone a disposición para contribuir con las gestiones en estos temas.
- MARTÍN SÁNCHEZ ZINNY: Pidió disculpas al Capítulo brasileiro y a la ABLA, que ha entrado de la CIT por medio de consulta de acuerdo con el Estatuto de la Cámara. Informó que la CIT ha presentado solución eficiente a la ABLA con respeto al problema que tenían con el cruce de frontera con Los Altos; Que hay otras entidades, como la de contenedores, con no son estrictamente de transporte, pero tienen grande importancia para el sector; Que la ABLA tiene escritorio en el edificio de la CNT en São Paulo, es miembro del Capítulo Brasil y es una entidad importante en este país pues transporta millones de personas, así no ve problema si este Capítulo desea crear una dirección para esta entidad; Señaló que ellos no están en la Asamblea por primera vez, que están en la CIT participando activamente en las actividades de la Cámara hace años.
- LEOPOLDO ALMANZA: Explicó que independientemente de que se hable de una hermandad, la CIT es una organización de entidades del sector de transporte; Que cuando una entidad solicita su incorporación, primero pasa a la Secretaría General, los Directores Regionales conocen la petición, después se propone a los Presidentes de los Capítulos y después se propone en Asamblea; Que no se está solicitando la membresía de la ABLA a la CIT, lo que se proponiendo es la creación de una dirección en el capítulo.
- LUPOANI SÁNCHEZ: Opinó que el tema de la creación de direcciones es tema de cada Capítulo y que no se debe llevar a la Asamblea.
- NOLADI BOARBOZA: Concordó con el Sr. Lupoani Sánchez Celemín.
- MAURO BORZACONNI: Concordó con el Sr. Lupoani Sánchez Celemín.
- PAULO CALEFFI: Leyó lo que dice el Estatuto de la CIT:
 - Art. 17 – El Directorio de la CIT, órgano responsable de la administración de la CIT, tendrá la siguiente composición*
 - (...)*
 - V – 01 (un) Director por cada modalidad de transporte y por cada país representado;*
 - (...)*
 - Art. 18 – Se consideran modalidades de transporte de la CIT toda categoría que, poseyendo la entidad representativa, realice cualquier tipo de transporte en América.*

- PAULO CALEFFI: Aclaró que lo que está en votación es si el alquiler de vehículos puede ser considerado un modal.

La ABLA retiró su petición.

- PAULO CALEFFI: Pospuso la discusión para la próxima Asamblea. Abrió la palabra a todos (1 minuto por participante).

- LUIS ENRUQIE BACA RIVERA, Presidente de la Corporación de Transporte Urbano de Lima (Capítulo Perú): Comentó que representa 180 empresas del sector; Que Lima está en proceso de licitación de flota, que la autorización se la otorga la municipalidad de Lima; Que las rutas determinadas por la municipalidad no son rentables; Que muchos trabajadores van a estar sin empleo con eso; Que se ha reunido con los representantes de la entidad del sector y que estas ven como muy positiva su participación en la Asamblea de la CIT y la comunicación de este problema a los miembros de la CIT; Que hay una seria problemática de provincias tal cual la CIT tiene con las fronteras, pues que son necesarias tarjetas de autorización para transitar entre una provincia y otra; Que la municipalidad de Lima desea entregar las concesiones a determinados grupos de inversionistas extranjeros.

- PAULO CALEFFI: Sugirió que el Capítulo Perú envíe a la Secretaría General un oficio sobre el problema para que se analice y decida de qué maneras puede contribuir la CIT con la resolución del problema.

- VICTOR MARQUINA: Agradeció la contribución de la CIT en el tema del medio pasaje para estudiantes en Perú; Comentó que se preparará un documento a la Secretaría General sobre el tema presentado por el Sr. Enrique Baca similar al presentado en el tema anterior, seguro de que la CIT podrá contribuir demasiado con el tema.

- NELSON CHAVEZ: Solicitó al Secretario General que temas como el presentado por la ABLA sean informados a los Capítulos previamente a las Asambleas, al que se contestó que el pedido de ABLA se hizo durante la Asamblea, por eso fue presentado sin consulta previa. Felicitó a que se resuelvan las cosas democráticamente en la CIT.

- LUPOANI SÁNCHEZ: Agradeció a todos los asistentes a la Asamblea, que este es un evento muy importancia para la Colombia. Solicitó que se informe a los Capítulos la fecha de la próxima Asamblea.

- DANIEL INDART: Preguntó sobre el punto de la agenda de la CIT acerca de la posibilidad de transferencia de la sede de la CIT a otro Capítulo.

- PAULO CALEFFI: Explicó que la CIT tiene una entidad mantenedora que transfiere mensualmente para la CIT 20 mil dólares, que cubre los costos de mantenimiento y las Asambleas de la CIT; Que existe la posibilidad de la entidad mantenedora no tener más condiciones de transferir estos recursos a la CIT, que puede ocurrir a cualquier

momento, caso en que la CIT no podrá mantenerse; Que caso esto ocurra, la CIT tendrá que desplazar su sede a otro Capítulo que tenga las condiciones de mantenerla; Que la Secretaría General está analizando cómo resolver estas cuestión.

- MAURO BORZACONNI: Comentó que para el Capítulo Uruguay es más difícil viajar a todos los encuentros de la CIT y de las demás organizaciones de las cuales las entidades hacen parte y preguntó a los demás Capítulos como manejan esta cuestión; Agradeció al Capítulo Brasil, enseguida solicitó como miembro de la CIT más participación de los afiliados a la Cámara para enriquecer el contenido de las agendas de trabajo de las Asambleas de la Cámara en general y específicamente la de la República Dominicana. Preguntó cómo se financiaba la CIT y que no es sano que solamente una agremiación mantenga la Cámara financieramente -a la cual agradece enormemente por los trabajos de la Secretaría General y la organización de las Asambleas; Que no es justo que solamente una agremiación financie la CIT y que justo es que las demás agremiaciones contribuyan para que la CIT pueda crecer mucho más de lo que hace ahora, lo que no es posible sin un ingreso genuino; Que se debe buscar una fórmula para que la CIT se sostenga, se mantenga e impulse.

- PEDRO LOPES: Agradeció la presencia de todos, informó que el evento se encierra con la presencia de 17 brasileños en la delegación del Capítulo, destacando la asistencia del Sr. Diputado Edinho Bez del Congreso Nacional de Brasil. En nombre de la NTC de São Paulo, organizadora de la FENATRAN (<http://www.fenatran.com.br/es/Home/>), el mayor evento de América del Sur, invitó a todos para el evento que se realizará el 28 de octubre al 01 de noviembre.

- FLAVIO BENATTI, Presidente de la NTC: Invitó a todos para el evento, informando que la edición de este año está 10% mayor que la de hace dos años, con un número de inscripciones 10% mayor, que la NTC estará de puertas abiertas para recibir los miembros de la CIT.

- NELSON CHAVEZ: Agradeció al Secretario General por haber logrado la financiación de la CIT hace 10 años. Pidió que consulte a los Capítulos, sin votación, caso sea necesario buscar alternativas para la financiación de la CIT para que los miembros puedan ver lo que es posible hacer.

- PAULO CALEFFI: Explicó que la única organización mantenedora de la CIT desde su creación es la Confederación del Transporte de Brasil (CNT), que mantiene la oficina y el staff de la Secretaría General en Brasilia; Que la fundación de la CIT fue idea del Sr. Clésio Andrade, Presidente de la CNT hasta hoy, que le incumbió de transformar el proyecto en realidad y que ha mantenido fielmente su palabra respecto a la financiación de la CIT. Sugirió que los Capítulos y entidades de la CIT escriban cartas haciendo menciones a la importancia de la CIT y de la CNT e incluso agradeciendo por su trabajo respecto a la Cámara. Pasó la palabra al anfitrión, Dr. Jan Hoffmann.

- JAN HOFFMAN: Agradeció a los colegas de la ONU por la organización del evento, que salió bien. Comentó que la CIT y la UNCTAD tratan de temas comunes y pueden cooperar. Informó que se realizará en Ginebra una reunión de expertos de tres días que tratará de transporte y tránsito, un evento que ocurre una vez por año en todas los 6 idiomas de la ONU (incluso inglés, español, francés, árabe, chino y ruso) y en el cual se comparten experiencias muy interesantes sobre estos temas (enviará los detalles a la Secretaría General de la CIT); Que el próximo año, en la primera semana de julio, habrá otra reunión de expertos de 3 días sobre la facilitación; Que está honrado en participar en este evento y que espera que sigan colaborando.

- PAULOCALLEFFI: Encerró la sesión.

Nueva York, 11 de Septiembre de 2013.

PAULO VICENTE CALEFFI
Secretario General
Cámara Interamericana de Transportes –
CIT

GABRIELA ARAÚJO REIS
Secretaria *ad hoc*