

En los días 3 y 4 de marzo de 2016, en la Expo Bancomer Santa Fe, en la Ciudad de México, entre las 9:00 y 13:00, se llevó a cabo la Asamblea General Extraordinaria de la Cámara Interamericana de Transportes – CIT, contando con la presencia de 13 países miembros: Guatemala, Ecuador, Colombia, Chile, Brasil, Argentina, Uruguay, Perú (por delegación), Panamá, Nicaragua (por representación), México, Honduras (por representación), El Salvador. Estuvieron presentes representantes de la *International Road Transport Union* – IRU, y autoridades de Colombia y Ecuador (ANT).

1º DÍA - 03 DE MARZO DE 2016

1. Apertura de la Asamblea

El Secretario General hizo la verificación de Quórum. Escucharon el Himno Nacional de México y el Himno de la Cámara Interamericana de Transportes. La mesa directora estuvo compuesta por el Secretario General, Paulo Vicente Caleffi, el Subsecretario General, Martín Sánchez Zinny, el presidente de CANAPAT y presidente del Capítulo México, Jaime Jaime Delgado, el Director de la CIT, Leopoldo Almanza Mosqueda, los Directores Regionales: Mauro Borzacconi, Nelson Chávez Vallejo y Julio Artemio Juarez Morán.

El Secretario General y el presidente de CANAPAT, Jaime Jaime Delgado dieron la bienvenida a los presentes. El Secretario General, informó que en Asamblea Extraordinaria los temas no se votan, pero los temas que requieran de votación tendrán seguimiento en la Asamblea Ordinaria en Medellín.

Hizo la explicación de los trabajos que se desarrollarán en las Comisiones de Carga y la Comisión de Pasajeros, así como de las actividades de la agenda.

2. El Subsecretario General, dio la bienvenida y valoró la presencia de los presente, agradeciendo la buena receptividad del Capítulo México. Hizo mención acerca de la alianza estratégica de la Acta Bioquímica Latinoamericana de Argentina y del intercambio de documentos con la CIT para generar un acuerdo marco. Reiteró sobre los futuros cambios políticos en las Américas, de las complejidades económicas y complicaciones ambientales como las decurrentes del fenómeno El Niño y sus graves consecuencias en las ciudades, como el desplazamiento de enfermedades. Señaló que siendo el capital humano el bien más precioso que transportamos no está exento a sufrir el dengue y por ello, alertó que el transporte puede prestarse como vector del desplazamiento de esas epidemias en las Américas. Aclaró que no es casual que la CIT esté haciendo alianzas con aquellos que estudian esas enfermedades, porque es del interés de todos desde varios puntos de vistas, en especial sobre el transporte de muestras biológicas en zonas de enfermedades infectocontagiosas. **El Secretario General reiteró que eso tiene que ser un tema de la agenda de la CIT.** Los Capítulos tienen normativas vigentes al respecto del transporte de carga de substancias infecciosas y a la vez, puede

ocurrir que las leyes no se estén cumpliendo. Llamó la atención a la participación de los empresarios ante el surgimiento de situaciones normativas que puedan generar problemas al sector.

3. El Director Regional Andino, Nelson Chávez Vallejo, saludó a los empresarios de Ecuador y demás participantes de la CIT. Hizo mención que ha estado trabajando ante la crisis económica, y para eso han puesto en pantalla la Comunidad Andina de las Naciones (CAN) para buscar nuevas fuentes de trabajo para salir de la crisis. Señaló que las normas que rigen la CAN son muy desactualizadas ante la realidad de los días de hoy, como por ejemplo el tema de pesos y dimensiones. Ecuador está buscando medios de abrir caminos con la Comunidad Europea y Estados Unidos, pero antes se hace necesario tratar la obsolescencia de las normas. **Propuso presentar una propuesta a ser realizada en conjunto con los capítulos miembros de la CAN en la Asamblea en Medellín, por lo que pidió que sea incluido en la agenda en Medellín.**

El Subsecretario General recomendó a que los Capítulos inviten a los miembros de la Comunidad Andina de Naciones, la cual se encuentra en Quito, a que participen de la próxima Asamblea General en Medellín.

4. El Director de la CIT, Leopoldo Almanza Mosqueda presentó sus saludos, anunció que los problemas que viven los demás países también lo vivencia México. Los dirigentes han tenido visión para evitar daños en la industria del transporte.

5. El Director del Cono Sur, Mauro Borzacconi presentó sus saludos y una reflexión acerca de cómo mejorar a las actividades de la CIT. Muchas organizaciones se sirven del *lobby* invitando a ministros y autoridades para alcanzar intereses del sector. Y es eso lo que hay que hacer. Todos deben hacerse presente en reuniones como en la OMA, bien como invitar a las autoridades a las reuniones, puesto que son ellos que verdaderamente toman las decisiones. Para lograr cambios, los que ejercen el poder público tienen que estar presentes. Reiteró acerca de los problemas del paso de fronteras. Invitó a todos a que piensen en como traer la participación de esas autoridades.

6. Director Regional de Centroamérica, Julio Artemio Juárez Morán, presentó sus saludos y relató acerca de los conflictos con las aduanas en la región y en el paso de las fronteras: “el tortuguismo” de los funcionarios que afectan al transporte. Llamó la atención a que la CIT tenga alguna participación en la OMA para ejercer algún tipo de presión cuanto el problema. Levantó la problemática de la violencia permanente en Guatemala.

7. La Directora Ejecutiva, Larissa Barreto Revete presentó el informe de las actividades realizadas en la asamblea realizada en Buenos Aires y los temas que están teniendo desarrollos de estudios y que tendrán continuidad en próximas asambleas. Al exponer acerca de la frecuencia de participación de los Capítulos, el Secretario General reiteró que cuando un Capítulo no pueda participar, nombre algún representante, puesto que la Secretaría General acompaña la participación de todos. El Director

Leopoldo Almanza informó que en los próximos días se realizará con el Sr. Julio Artemio una reunión con los países de la región, bien como realizarán el *lobby*, dada la mejora de la relación de Estados Unidos y Cuba, para que este país vuelva ser miembro de la CIT. Hizo un llamado para que los representantes de cada capítulo informen si seguirán participando o no para que sean tomada providencias, si bien es cierto que hay quienes tienen limitaciones políticas o financieras para asistir a las asambleas, otros no demuestran interés. El Secretario General orientó que la situación de Cuba debe ser consultada junto a la OEA, puesto que la desvinculación de Cuba fue condición para la asociación de la CIT a la OEA.

8. El Secretario General llamó a los presentes para la foto oficial.

9. Orden del día:

El Secretario General determinó, a pedido de los interesados, que el tema Uber, por ser de interés de todos, sea presentado al final de la reunión cuando las comisiones estén juntas. El Subsecretario General organizó los trabajos de la comisión de pasajeros, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guatemala, México.

El Lic. Felice Minutti, del Capítulo México, platicó sobre lo que ocurre en México está bien establecido. Sin embargo, han tenido muchos problemas debido a la alteración de la Ley de trabajo en México que de manera indirecta afectó el cálculo del pago por la **responsabilidad civil** causando una gran desproporción en el pago. El presidente de CANAPAT Jaime Jaime Delgado complementó que el factor complicador es que el reglamento debería estar aplicado nada más al reglamento de tránsito, pero ahora lo ligan a la ley del trabajo y al código civil. Afirmó que actualmente están tratando con la Cámara de los diputados para que la iniciativa sea desligarlo del código civil.

El Subsecretario General llamó a la reflexión de que se está hablando de vidas humanas más allá de los intereses de las empresas. La complejidad está en que el Estado debe tomar el asunto con un enfoque determinado y en el medio siempre está la empresa. Sin embargo, hay un protagonista de alta rentabilidad que es el mundo del seguro que no diseña ninguna póliza que cubra las situaciones. Quienes tienen mucha más rentabilidad que las empresas de transportes de pasajeros deberían ser estimulados por las administraciones de los Estados a generar pólizas que cubran ese tipo de eventualidad. Lo mismo sucede en el Mercosur con el transporte de cargas peligrosas. Las autoridades regulatorias en cada uno de los países deberían exigir a los grandes grupos de seguros las pólizas que cubran esas eventualidades que las empresas por el propio patrimonio no pueden.

Felice Minutti también exclamó que el mercado de abogados también se beneficia de ello. La estrategia se basa en un principio de equidad, en la ley de más peso cuanto a la protección, para que así no hayan ligas con otras normativas. Presentaron un caso de responsabilidad de la empresa de transporte de pasajeros cuanto a la seguridad pública en caso de asalto. Empresas piden al gobierno

claros criterios de hasta dónde llega la responsabilidad civil de la empresa. Habló acerca del daño moral, que está presente aparte de los costos de la responsabilidad civil, de montos muy subjetivos de demandas por pagos muy altos.

José Daniel Ramírez Cabrera, del Capítulo Guatemala, relató que en 2001 el gobierno obligó a las empresas a contratar un seguro de pasajeros, que comprende el pago de 50 salarios mínimos, equivalente a 15 mil dólares por cada persona fallecida, pero muchas veces ocurre que las familias no aceptan el monto y demandan por valores que van más allá de lo posible. En el país se paga el equivalente a 502 dólares por autobús al año en seguros y si hay heridos la aseguradora paga en base al salario y a cuantos días va a perder la persona que sufrió el accidente y en base a eso le restituyen el dinero. Además, el seguro cubre un monto de 600 dólares con abogados para sacar al chofer de la policía y a él se le pueden aplicar diversas penalidades por el accidente.

Marino Quintero Tovar, del Consejo Superior de Transportes de Colombia, completó que en su país no hay el límite de responsabilidad civil. Señaló que el tema no solamente arroja un daño emergente, sino el perjuicio moral, el impacto social, y cada vez el juez suma conceptos que generan condenas muy por encima de las capacidades de las empresas, lo que ha llevado a que las empresas tengan su propio departamento jurídico para defenderse. Las compañías de seguro van hasta dónde la ley permite, que son 60 salarios mínimos, aproximadamente 10 mil dólares por vehículos, pero las condenas superan esos rangos. Han tratado de presionar a nivel de ley un límite a esa indemnización y estar asegurados por ese límite para mantener las empresas fortalecidas económicamente.

Camilo García, Presidente del Capítulo Colombia, compartió un avance en el código nacional del proceso en Colombia que genera una multa para las pretensiones exageradas de los abogados, cuando comienza el proceso judicial. Cuando se presenta la demanda ellos tienen que hacer un juramento estimatorio, ya que no hay límites establecidos en la ley. Al final del proceso, si el abogado no logra probar todo lo que radicó en el momento de presentar la demanda, sobre él se genera una multa de 20% de la diferencia entre lo que logró probar y lo que no logró probar. Es una herramienta que limita la ambición

El Subsecretario General preguntó a los presentes si algún país tiene el juramento estimatorio, y apenas Colombia lo tiene, por lo que el Capítulo Colombia quedó de difundir la norma mediante la Secretaría General.

Felice Minutti y Marino Quintero Tovar relataron acerca de un seguro contra el terrorismo que las empresas reclaman al gobierno de Colombia, cuando en su territorio hay atentados dónde queman los autobuses. La gran discusión de basa en el monto que cubre los daños.

Paulo Miguel Junior, Fenaloc, del Capítulo Brasil, señaló que en Brasil no hay el límite para la responsabilidad civil ni para el daño moral, pero si tienen el seguro de responsabilidad civil. Las

líneas que conectan los estados de Brasil poseen un seguro obligatorio que cubre 825 mil dólares para la cobertura de la responsabilidad civil a las víctimas. Por otro lado, presentan problemas de subjetividad que permite que ultrapasen esos límites, tal cual relatan los demás países. Cuanto a los asaltos, es responsabilidad del Estado, pero si se comprueba que el chofer facilitó el asalto, la responsabilidad pasa a la empresa. Mencionó que en el caso de alquiler de vehículos, mediante contrato, la empresa pasa la responsabilidad al cliente, pero a pesar de eso, el judicialario entiende que la responsabilidad sigue siendo de la empresa.

Giomar Gruezo, del Capítulo Ecuador, relató que muchos de los problemas presentados coinciden con los del Ecuador, y ante el agravante presentado por la ausencia de los límites de la responsabilidad civil y el acoso de abogados, queda claro la falta de respaldo del Estado para garantizar un trato justo cuando hay ese tipo de inconveniente. Solicitó que en las asambleas se elabore un documento declaratorio con las conclusiones sobre determinado tema y firmado por los presentes para que sirva de herramienta y presentarla ante las autoridades para implementar alguna de esas conclusiones de la CIT.

El Subsecretario General aceptó la sugerencia y reiteró que ese es el espíritu de la CIT para que los Capítulos empleen los documentos, que en el término de cada Asamblea de la CIT emite con la firma de todos para que sean los Capítulos quienes los hagan llegar a las administraciones de los Estados. A pesar de eso, señaló que muchos no le sacan provecho a esas herramientas. Afirmó que el verdadero trabajo de la CIT no es cuando ocurren las reuniones, y si cuando no están físicamente. Las Asambleas están para la coordinación de los trabajos. Recordó las Cartas de Washington, la de Ginebra, la de Manaos. Informó que el tema 5 será tratado entre los Capítulos México y Ecuador en el momento del break.

Martinho Moura, del Capítulo Brasil, aclaró que en Brasil no hay límites de responsabilidad civil, sin embargo la ANTT los obliga a tener una póliza de 825 mil dólares, pero alrededor del 95% de los casos no se alcanza el límite de la póliza, apenas el 5% de los casos las empresas tienen que complementar la indemnización, y el costo de la póliza por autobús está alrededor de 70 dólares mensuales, un valor bastante razonable.

El Subsecretario General complementó que se hace necesario obligar a las administraciones de los estados, por medio de las superintendencias, obliguen a los brókeres que operan en las jurisdicciones de los estados a generar pólizas que cubran ese tipo de evento.

Wilfrido Efraín Gallegos López, del Capítulo Ecuador, señaló que en el país la legislación establece que la responsabilidad civil sea determinada en tres instancias, porque la propiedad del vehículo está en las manos del socio accionista de la operadora. Al establecer una responsabilidad civil, hay un seguro obligatorio llamado seguro público de accidentes de tránsito que permite cubrir un monto por

fallecimiento e incapacidades, la segunda, la operadora tiene que contratar un seguro contra terceros, y por último, la derivada del accidente de tránsito en el tema de juicio penal por el accidente de tránsito. El tema de la responsabilidad civil se extiende hasta la operadora, cuando antes solo llegaba hasta el propietario. No hay un límite hasta donde tiene que responder el propietario o la operadora. Las operadoras en el Ecuador no tienen un gran patrimonio como en otros países y muchas veces el monto estipulado por el juez excede el patrimonio de la empresa.

Marcos Carter, presidente del Capítulo Chile, expuso que ha vivenciado la pérdida del patrimonio ante la responsabilidad civil de un accidente, señalando que en el modal del transporte aéreo hay un piso de la responsabilidad que no afectan a las compañías, por lo que reiteró que el tema es vital para la subsistencia de las empresas de buses.

El Subsecretario General afirmó que hacen una gran discriminación entre los modos de transportes aéreo, marítimo y ferroviario con los de transporte por carretera, ya que en conocidos casos de accidentes dónde hubo fallecimientos, las empresas aéreas, así como la marítima y ferroviaria siguen operando normalmente. Hay que insistir: la ley exige responsabilidades sobre algo que no tiene un límite bien fijo, pues que permitan una herramienta que pagando cifras razonables, estén cubiertos de todo ese tipo de accidentes. El Subsecretario hizo la lectura de un documento confeccionado por la FADEEAC acerca de la responsabilidad civil que tiene forma de resolución.

10. El tema de **seguridad de pasajeros y elementos de control de velocidad** fue presentado por el Sr. Marcos Carter. Relató que desde los años 90 fueron instaladas por la Federación unas maquinetas digitales para el control de horarios de trabajos de los conductores, como forma de substituir la libreta de control. Sin embargo hubo bastante resistencia por parte de los empresarios para esa nueva forma de control. En 2006 se incorporó el sistema en los buses con GPS. El objetivo es evitar el exceso de jornada y velocidad y reporte online para la gestión, dónde el pasajero también se presta como fiscal de la velocidad y tiempo de jornada del chofer. Fueron proyectados 2 videos.

El Subsecretario General informó que los datos de la IRU respecto a las estadísticas de accidentes de tránsito ya están disponibles en la página web de la CIT.

Las Comisiones de Carga y Pasajeros se reúnen nuevamente.

11. Pedro Lopes, del Capítulo Brasil, cuanto a las **exigencias de exámenes toxicológicos**, señaló que es una nueva exigencia a todos los choferes de Brasil, de costos muy altos para el transporte y tampoco tienen suficientes laboratorios adecuados. El Consejo Nacional de Tránsito está haciendo presión para que eso se extienda a todos los choferes de los modales de transportes. Relató que por parte de las entidades vinculadas a la Confederación Nacional de Transportes hay una resistencia; el examen debe ser postergado hasta que haya laboratorios adecuados. Eso es preocupación de todos

porque el gobierno brasilero puede llegar a exigir eso de los choferes internacionales que pasan por el país.

Flavio Benatti, del Capítulo Brasil, complementó que el examen detecta 90 días del comportamiento del profesional. Fue el propio sector empresarial que incentivó el gobierno por intermedio de la ley 12.619 la necesidad del examen toxicológico debido a que los empresarios estaban siendo acusados de entregarle a sus choferes kits de doping para desarrollar sus trabajos, en un país de dimensiones continentales dónde la mayor parte de su riqueza es transportada por las carreteras. Sin embargo, la legislación fue completamente alterada en el Congreso en función de intereses de otros grupos. El costo de examen sale a 100 dólares y debe hacerse en la admisión, en la manutención a cada 2 años y en la demisión de un chofer. Cuanto al examen, el Ministerio de la Salud, entre otros, no fueron consultados, por lo que caracteriza que la ley fue modificada para servir de interés de un grupo, constatando corrupción entre los congresistas.

El Secretario General alertó que una ley así puede ser adoptada por otros países, lo que es preocupante. En caso de que el chofer sea detectado con doping, es la empresa la que tiene que arcar con los costos de asistencia de salud porque es considerado por esa nueva norma vigente, una enfermedad de trabajo.

Mauro Borzacconi, Director del Cono Sur, agregó que el gobierno genera los problemas y los empresarios son los que tienen que correr a solucionarlo. Llamó a la reflexión que los empresarios del transporte están lejos de dónde se toman las decisiones. No se logra imaginar una convención de empresarios aeronáuticos discutiendo que le han dejado un avión parado porque el piloto ha sido negligente o involucrado con el narcotráfico. Eso no pasa en el sector, ni en el de las navieras cuando le encuentran un container lleno de drogas, pero si pasa en el sector de transporte de cargas por carretera.

Marcos Carter añadió que en Chile sucedió lo contrario, los empresarios tuvieron la iniciativa de hacer el control toxicológico creando una clínica especializada, pero luego después el gobierno no les dio más apoyo a eso.

Felice Minutti informó que por parte del gobierno de México hay la exigencia del examen toxicológico una vez al año, por ley, y el de alcolemia una vez a cada seis meses. El examen es realizado por unas tercereadas autorizadas por el Ministerio de Transportes. En caso de toxicología, la responsabilidad cae sobre el operador, y si le sale positivo es causa de despido. En México está perfectamente establecido.

Flávio Benatti aclaró que el sector empresarial no es contra el examen, señaló que el problema está en que modificaron muchos puntos en la ley y la portaría publicada en el Ministerio del Trabajo no

deja claro como lidiar en las situaciones en que acuse positivo el examen y los deberes y obligaciones de los empresarios.

El Secretario General señaló que el tema es muy importante por lo que tendrá continuidad en la agenda de Medellín.

12. Camilo García, presidente del Capítulo Colombia, inició el tema de **Uber** señalando que en la última Asamblea en Argentina, el Uber todavía no había llegado a Buenos Aires ni a Montevideo y en pocos meses esa realidad cambió, penetrando en nuevos mercados. Hizo una presentación sobre los datos y respuestas a una encuesta acerca del Uber a conductores de taxis, Uber y a los usuarios en tres ciudades de Colombia. El gobierno colombiano reaccionó generando un decreto para taxis de lujos. Hasta entonces, en Colombia se habían homologados vehículos muy pequeños. Eso permitió que los taxis alcancen patamares semejantes a los prestados por Uber.

Marino Quintero Tovar afirmó que todo el sector formal de la economía del transporte en Colombia está unido para combatir a Uber y a las intenciones políticas que intentan legalizarlo por un proyecto de ley. Ellos entienden que no es un problema dónde solo el taxi se ve afectado, sino que ya hay oferta de Uber para el transporte intermunicipal y transporte de carga y defienden todo el proceso histórico de regularización al cual las empresas han hecho inversión. Reconocen que si bien había una insatisfacción de la demanda de los taxis, el gobierno abrió espacio a la discusión para que los taxis también puedan prestar servicio de lujo, ya que hasta el momento la restricción en la normatividad lo venía impidiendo.

Edgar Mora, del Capítulo Ecuador, reiteró el pedido del Sr. Jorge Calderón Castro presentado en la última Asamblea, relatando que Ecuador tiene una realidad parecida a la de Colombia. Reiteró que los presentes son todos representantes del transporte regular y hay que combatir al transporte irregular que pueda generar una competencia desleal.

Mauro Borzacconi, comentó que en Uruguay ya hay aplicativos que ofrecen servicios de carga. Esto perjudica a las empresas grandes, ya a las autónomas las benefician, pues jamás podrían acceder a un gran cliente sin el aplicativo. Señaló que el transporte de carga no está regulado y cualquiera puede comprarse un camión y usar la tarifa que quieran. Afirmó que más allá, el Uber viene a mostrar que hay gente sin trabajo. El Uber es inevitable, afirmó, pero hay que pensar en que es lo que hay que hacer para que sea regulable. Llamó a la reflexión que es la juventud quién va tomar el Uber y eso se ve por los servicios de las aplicaciones en otras áreas, como los restaurantes. Es un futuro inevitable.

Leopoldo Almanza señaló que Uber es polémico en México. Relató que su gobierno local es a favor, puesto que la localidad tiene atracción automotora y turística y él va presentar los avances de la discusión a las autoridades.

Pedro Lopes relató que en Brasil la reglamentación es de las alcaldías, 5 mil aproximadamente. La interferencia en un país mediante un proyecto único encontrará dificultad de implementación. En las grandes capitales, desde el instante que se pasó a discutir acerca de Uber, hubo un incremento en la calidad de los servicios de taxis. Para interferir hoy en cada país adonde la reglamentación pertenece a las alcaldías se hace muy difícil encontrar una solución para el transporte de pasajeros como el de cargas. Es un hecho irreversible en Brasil.

Flavio Benatti agregó que ha salido en la prensa que el Uber, en China, está reclamando de pérdidas millonarias en el mercado para su rival Didi Kuaidi. Llamó la atención para el tamaño de ese mercado millonario que no tiene más vuelta atrás. Lo que si se hace necesario es la reglamentación en las alcaldías.

Felice Minutti llamó a la reflexión si es justo que una necesidad se asiente en materia de transportación, que el gobierno tenga que medir dos cosas que son iguales con diferente raceros. No se puede crear una normatividad para una cosa, habiendo otra normatividad para la otra. A su vez, las autoridades están abordando el tema de una manera inmoral.

Paulo Roberto do Val Nemer, presidente de la ABLA, Capítulo Brasil, informó que tienen una flota de 1 millón de vehículos de alquiler aproximadamente, relatando un problema que tienen con un aplicativo dónde las personas ponen a la renta su vehículo por hora o día, se llama fleety. A su parecer, es una novedad que no tiene base para permanecer por mucho tiempo ya que el usuario no sabe a quién pertenece el auto, a quién recurrir si hay un daño o accidente. Otro problema es el auto compartido con quien divides con desconocidos y eso también es una preocupación de los fabricantes de automóviles porque la tendencia lleva a la disminución de producción. En adicional, ocurre que en Brasil los usuarios pueden alquilar vehículos directamente de las fábricas a un costo más bajo que el servicio de alquiler de autos. El sector de alquiler de vehículos está buscando como reinventarse ante las nuevas tecnologías y demandas.

Martin Rojas, IRU, resaltó que es una cuestión de tecnología y facilidades. Concuerta con Felice Minutti que no es solo tema de pelea política, pero una cuestión del servicio que se da. El Uber es muy fácil de usar. Dentro de la IRU están manejando un proyecto conocido como Up Top que conecta diversos aplicativos de las regiones y países en uno solo. La competición se da en el modo como los sectores usan la tecnología y no de los vehículos en sí.

El Subsecretario General, expuso sus conclusiones: el Uber es un problema. Llamó la atención que el punto central debería ser si la CIT tolera el ingreso al mercado de los diferentes modales alguien que no siguen las mismas reglas del juego de los demás actores. Expuso otras situaciones en como los usuario se posicionan ante una agencia de turismo y los aplicativos disponibles, ante el banco que

ahora no es necesario ir a la agencia, los correos, ya que todo se transmite de forma electrónica, recordó que Kodak se tuvo que reinventar. Hay que reaccionar haciendo que los Estados cumplan las leyes y no entrar en pánico porque alguien tuvo ideas mejores. Llamó la atención que el punto central es que cualquier empresa que llegue a competir al mercado de cualquier modal, debe hacerlo cumpliendo las leyes.

Mauro Borzacconi, llamó a la reflexión que hace años se convive con la realidad de que los autobuses ganan más con el transporte de pequeñas cargas en sus bodegas que con los pasajeros y le sacan clientes a los transportistas de cargas. No es lo mismo el servicio del Uber que el del taxi. No se puede parar el avance mundial. Ha habido ataques contra los choferes de Uber, los han emboscado, les han pegado y aun así el servicio sigue. El Uber es un tema de municipio, ni siquiera del Ministerio de Transportes.

El Secretario General aclaró que hay un pedido de votación que se hará en Medellín y la Secretaria General exhorta a los Capítulos que discutan internamente lo que quieren y vengan con una posición firme de lo que quieren cuanto al Uber.

13. Comisión de transporte de Cargas:

El Secretario General presidió la comisión. Se inicia la reunión con la exposición de parte del Presidente de CANACAR- México, misma que refiere la importancia que implica para el país convertirse en una plataforma comercial internacional. Aprovechando su posición geográfica el país cuenta con una infraestructura carretera y ferroviaria para llegar a su objetivo. CANACAR cree necesaria la adhesión de México a la TIR, conoce los retos que ello implica, por lo que se está trabajando con el Gobierno Federal para crear las condiciones que permitan al país formar parte del TIR. El Secretario General pide al representante de la IRU que esclarezca la función que realizan.

Martín Rojas, IRU, afirmó que tiene dos funciones principales. La primera es evaluar las condiciones bajo las cuales un país puede formar parte del TIR. La segunda es la de establecer al organismo garante en cada uno de los países que forman parte del acuerdo. El establecimiento se realiza a través de un estudio elaborado por la OMA y la IRU. Solo puede existir un organismo garante en cada país. El organismo garante deberá ser una asociación establecida conforme a las leyes de ese país.

Mauro, Uruguay: El cuaderno TIR no es la solución para mejorar el flujo comercial en países como México y en general para los países de América Latina. El cuaderno TIR es utilizado en las desarrolladas economías europeas, por lo que para que tenga la misma funcionalidad en nuestros países debemos alcanzar un nivel de desarrollo superior al existente. La TIR solo es una herramienta muy útil que ayudaría al desarrollo de la economías, pero de ninguna manera es la solución para lograr el objetivo.

Raúl Alfaro, El Salvador: El gran problema de los países en desarrollo en América Latina son los gobiernos corruptos y la falta de organización en la sociedad. Una sociedad organizada tiene el poder para cambiar esta situación en cada uno de estos países.

México. Para México, uno de sus principales objetivos es convertirse en una plataforma comercial internacional, por lo que es muy importante formar parte del TIR, por lo que con la ayuda de las Cámaras Empresariales, se buscará el acercamiento con el gobierno federal para empezar a trabajar en crear las condiciones óptimas para ser candidatos para pertenecer al TIR y así solicitar su adhesión al instrumento.

2º DÍA: 4 DE MARZO DE 2016

El Secretario General inició los trabajos de la asamblea agradeciendo por la buena receptividad y organización de CANAPAT.

1. Retomó un tema iniciado en Argentina, informando que se llevó a conocimiento que en una reunión entre los presidentes de los Capítulos **la mantenedora de la CIT en Brasil**, la Confederación Nacional de Transportes, informó que debido a la crisis económica no podrá mantener la organización como lo ha hecho desde hace 14 años y lo haría por más 4 meses, por lo que se están buscando alternativas.

Leopoldo Almanza Mosqueda recordó que participó en la fundación de la CIT mediante la CANAPAT. Levantó como propuesta, y que mediante los conocimientos del Lic. Jaime Jaime Delgado, presidente de la CANAPAT, pudiera analizar México la posibilidad de que, si algo fuese a pasar por una determinación de la Secretaría General, y que Brasil no tuviese más condición de seguir teniendo a la Secretaría General, México lo pudiera considerar.

Jaime Jaime Delgado agradeció la deferencia hacia el Capítulo México y lo tomará en consideración con CANACAR para poder tomar la propuesta y presentarlo en el Consejo.

El Secretario General agradeció por la propuesta puesto que eso da la seguridad que los trabajos tendrán continuidad sea en Brasil o en otro lugar.

Daniel Indart, presidente del Capítulo Argentina, reiteró que es una preocupación la situación de la CIT, y que desde el encuentro en New York y en Buenos Aires, ya se pensaba en fortalecer a la CIT y darle fuerza y contenido, no apenas de conocimiento, pero económico que debe tener la CIT. Pidió a Brasil, que son entidades muy representativas y de gran peso, que deben hacer un esfuerzo, y de esa situación darían total apoyo en las gestiones, así como las entidades de todos los países para que sea Brasil quién tenga la sede de la Secretaría General y el Secretario General y el aporte económico que incita a la CIT. Brasil tiene capacidad gerencia y económica, y Argentina estará allí para dar apoyo.

Nelson Chávez Vallejo, dijo que hay que ser optimistas. Informó que el Dr. Caleffi es la columna vertebral de la Cámara y perderlo sería gravísimo. Hay que considerar el plan B de buscar un financiamiento. Todos tienen la obligación que la organización siga en funcionamiento.

Pedro Lopes agradeció a la manifestación de cariño a la persona de Paulo Caleffi. Informó que el martes próximo habrá un encuentro con el presidente Clesio Andrade, dónde será presentado el tema de la permanencia de la CIT, por lo que en breve será llevada a la Secretaria General alguna posición sobre el tema e informar el paso siguiente.

El Secretario General informó que si el problema persistir de la manera que está, está seguro que Brasil no abandonará su posición y habrá otras soluciones. También habló de la CIP solicitando la presencia permanente de la CIT en la OEA. La CIT tiene fuerza política en algunos países, como lo fue en Ecuador cuando crearon el Ministerio de Transportes. La CIT, además de ser una organización técnica es una organización política, es necesaria para obtener el respeto en el sector de transportes. Afirmó que si no nos escuchan, harán leyes que no podemos cumplir y nos lamentaremos por no haber participado en esas decisiones.

2. Otra línea de frente es el fortalecimiento de los capítulos. Hay que aparecer públicamente de forma unida sin ser agresiva. Para afirmar que somos una organización internacional unidos, que ocurre para el bien de cada país. **Algunos gremios podrían usar sus capas de revistas con la logo de la CIT con la finalidad de mostrar unión**, sin agresión ni ofensas. **La Secretaria General propone que el 25 mayo, en el aniversario de la CIT, todas las entidades en los capítulos coloquen en todos los vehículos una cinta amarilla y negro como símbolo de unión** y aspectos positivos de fuerza de la CIT, la cual será votada en Medellín.

Pedro Lopes propuso que ya en Medellín, el 25 de mayo, en la pauta de la asamblea, se haga un momento en que oficialmente se dé inicio el uso de la cinta, a empezar en los vehículos en Medellín. La Secretaria General enviaría un pedido a los capítulos que no están presente sobre la propuesta y de eso están encargados los Directores Regionales.

El Secretario General preguntó a los dirigentes, y no a los países, si la propuesta es posible. **La mayoría acordó ser positivo.** Será algo barato, accesible a todos. Será usado en el mismo día, y pidió que ya las entidades lo anuncien en sus revistas. **Daniel Indart pidió que la Secretaria General envíe el diseño y el mensaje** y que este sea inalterable, sin permitir alteraciones. El Secretario General dijo que se enviará el mensaje con el plazo de una semana para recibir algunas modificaciones. Enrique Rustán, del Capítulo México, completó que para que la iniciativa sea un éxito hay que comunicar en la prensa con fotos y ruedas de prensas y enviar los comunicados a la Secretaria General.

Nelson Chávez Vallejo dijo que invitará a los ministros a la Asamblea en Medellín para tratar de la legislación de las leyes andinas y reiteró que el tema del combate al narcotráfico a ser llevado el 25 de mayo de 2017 en la OEA, pidió a la Secretaria General invite a las autoridades de alto nivel, como a los presidentes, para tratar un tema tan grave.

El Secretario General pidió a los presentes que se haga difundir en los países el himno de la CIT entre los choferes. En Brasil ya se está trabajando para hacer la versión en portugués para que todos lo escuchen el día 25 de mayo en la radio.

Martin Rojas, afirmó que la IRU considera a la CIT un organismo muy importante, los temas son de gran relevancia y se puede hacer más en el nivel político regional. La IRU continuará apoyando en la parte técnica en los temas, y quizá puedan tener una presentación en Medellín. Ofreció apoyo para la organización de la Asamblea en Washington, invitaciones, recepción, puesto que también trabaja muy de cerca con el Sr. Jorge Durán, de la OCIP de la OEA. Reiteró que el Banco Mundial para la América Latina está interesado en el tema de integración, en el tema de transporte. La IRU está cooperando en la elaboración de un guía de reformas a nivel global en el área de transportes y se están certificando que estén tomando en cuenta las necesidades del sector de transportes no solamente del banco, pero también de los gobiernos y de lo que considere la industria. El Secretario General dijo que si la IRU pudiera difundir lo que se planea hacer el 25 de mayo en su boletín, sería bienvenido.

El Secretario General , debido al tiempo requerido para tomar el vuelo a tiempo, pasó la dirección de los trabajos al Subsecretario General.

3. Mauro Borzacconi, afirmó que los que mandan en nivel de aduanas son los despachantes de aduanas. Es importante que las empresas de transporte internacional y los empresarios estén presentes, no los funcionarios. La voz tiene que ser la del empresario, es la que hace o no hace a que el compromiso sea mayor. Recordó un caso cuando iba Chile, Sergio Fernandez y el empresario que lo acompañaba que poco sabía. El aporte tiene que ser del empresario, la fuerza no solo está en el acto sino en la concurrencia, en el decir y en el hacerse respetar en ese ámbito.

Martin Rojas habló sobre el evento que sucederá en Cancún del 11 al 13 de mayo específicamente sobre los programas de la OEA, lo cual es importante que estén enterados de esas iniciativas en Brasil, en México ya está en práctica. Afirmó que hay que estar acompañando el tema como gremio a nivel regional y a nivel global, porque tiene un impacto muy importante sobre lo que pueda ser una empresa dependiendo si es parte del programa OEA o no. Y uno de los puntos importantes que pudo discutir en una reunión con las aduanas de México trata de los proyectos de suspensiones dentro del programa de la OMA y cómo se va a llevar a cabo eso. La IRU tiene una relación muy cercana de la

OMA, y representan el sector del autotransporte. Invitó a los presentes para trabajar en conjunto en el tema.

Marcos Carter, del Capítulo Chile, hizo mención dándole la razón a Mauro Borzacconi, de que el Ministerio de Transportes no comunica a la empresas sino que les comunica a algunos para asistir a esas reuniones.

Flavio Benatti, del Capítulo Brasil, relató que la estructura de la NTC tiene una comisión llamada COMTRIN, que trabaja con el área internacional específicamente, con reuniones permanentes y cuenta con la participación directa de la ANTT como miembro efectivo de esa comisión, dónde direccionan las demandas. Por otro lado, afirmó de que es difícil movilizar al sector empresarial en Brasil del transporte internacional. Hay esfuerzos para que el tema no quede en el olvido. Afirmó que está habiendo una transformación en el sector de transportes en Brasil, dónde se espera profesionalización y buenos gestores. El gran problema en el país es que esos temas no son de interés del transportador, porque la gran mayoría son malos gestores y solo lo serán cuando tengan profesionalización. Los que son representantes de las entidades deben buscar mecanismos para que el sector sepa administrar el propio negocio.

Daniel Indart expresó que cuando se habla de aduanas en verdad se requiere un cambio de mentalidad que tienen que tener los empresarios. La acción de la gestión es la más efectiva que debe llevarse adelante. Levantó una reflexión acerca del costo del flete y los precios de los productos que cobran en los mercados que hay que luchar contra la idea que imponen al sector del transporte como responsable de la inflación y de los valores de los productos. Cuanto a los temas técnicos, no hay que preocuparse tanto con la aduana. La participación en los eventos es fundamental para darse cuenta como el mundo ha cambiado. Asimismo, **sugirió que en Medellín se tratase el tema de los costos logísticos.**

Nelson Chávez Vallejo, afirmó que los trámites en los pasos de frontera en los países andinos llevan horas, lo que lleva al aumento de los costos. Para él, la solución está en el cambio de las normas andinas que llevan 57 años de existencia. Reiteró que ha entregado a los Directores Regionales esas normas apuntando las que tienen necesidad de cambios y **espera que el tema sea tratado en Medellín** sumado a una invitación formal a las autoridades. Renato Chávez, preside ANDINATIC del Capítulo Ecuador, expresó sobre la participación de la entidad junto a representantes de las aduanas cuanto al transporte internacional de carga atentos a las decisiones que se toman en la CIT. Invitó a los miembros de los países de la Comunidad Andina y a la IRU a que participen de una reunión que habrá con las aduanas del Ecuador. Resaltó que ya en Quito hubo acercamiento con la CAN para llevar el tema.

**ACTA DE LA ASAMBLEA GENERAL EXTRAORDINARIA DE LA CIT
3 Y 4 DE MARZO DE 2016 - CIUDAD DE MEXICO**



Raul Alfaro, Capítulo El Salvador, cuanto al transporte de cargas internacional relató acerca del corredor centroamericano con 6 países involucrados, con 12 fronteras. Parece más fácil hacer el transporte internacional en la Comunidad Andina que en el caso de Centroamérica dónde el transporte de la carga se realiza en Ciudad Hidalgo porque los Mexicanos no entran a Centroamérica y viceversa, bien diferente de lo que llegara a ser el TIR. Hay un sistema parecido a lo que es el TIR desde hace varios años, la DTI, y luego el sistema TIM, apto para plan Puebla-Panamá. Afirmó que las autoridades abusan sin base legal de lo que ellos imponen en las aduanas, como el uso de scanner de carga porque los gobiernos y aduanas de los países tienen la creencia de que el transporte está plagado de contrabandistas y narcotraficantes. Todo lo ilícito camina si dificultad en las fronteras porque transita ya con todo pago y arreglado. Afirmó que la CIT tiene que ser un poder real y una verdadera fuerza para cambiar a los esquemas que tienen preparados las aduanas y poderlo romper de una vez por todas.

Martin Rojas resaltó que el impacto del sistema es increíble en algunos países, actualmente operando en un cruce de frontera entre Turquía y Bulgaria, similares a los países de la región de las Américas. Invitó a los presentes que si quieren organizar una visita a los servicios rápidos de pasajeros, para entender cómo funcionan los sistemas en otros países. El programa E-TIR actualmente funciona entre Turquía e Irán y es aplicable a cualquier país. El Sr. Raul Alfaro solicitó que le compartiesen informaciones referentes al sistema TIR. Enrique Rustrían afirmó que están convencidos de la TIR. Ahora falta convencer al gobierno que será una solución importante para las operaciones fronterizas.

4. El Subsecretario General llamó a la mesa directiva al anfitrión Lic. Jaime Jaime Delgado, al Lic. Felice Minutti y a la Directora Larissa Barreto a pedido del presidente del Capítulo Chile, Marcos Carter Bertolotto, para rendir un homenaje.

5. El presidente Jaime Jaime Delgado agradeció la presencia de todos en México, por las experiencias compartidas que son enriquecedoras. Agradeció a la CIT por la confianza en organizar una Asamblea en la Ciudad de México y declaró el término de los trabajos. Concuerta fielmente con lo ocurrido en la Asamblea General Extraordinaria de la CIT, el contenido de esta acta secretariado por mi persona, Larissa Del C. Barreto Revete. En fe de ello, doy testimonio y firmo en la ciudad de México, el 4 de marzo de 2016.

Paulo Vicente Caleffi
Secretario General

Larissa Del C. Barreto Revete
Secretaria Ad Hoc