

**ACTA DE LA REUNIÓN ORDINARIA CONJUNTA DEL CONSEJO DE
REPRESENTANTES Y DEL DIRECTORIO DE LA CÁMARA INTERAMERICANA DE
TRANSPORTES**

A los 24 días del mes de abril del corriente año se reunieron en el Sector de Autarquías Sur, Edificio Camilo Cola, entrepiso, auditorio de la Confederación Nacional del Transporte, Brasilia, Brasil, en sesión ordinaria conjunta, el Consejo de representantes y el Directorio de la Cámara Interamericana de Transportes (C.I.T.). En el inicio de la sesión, el Presidente de la C.I.T., PAULO VICENTE CALEFFI, reconoció la presencia de las siguientes delegaciones: ARGENTINA, ARUBA, BRASIL, CUBA, ECUADOR, EL SALVADOR, GUATEMALA, NICARAGUA, PARAGUAY, URUGUAY Y VENEZUELA. Durante la reunión se sumó a los países el MÉXICO, y HONDURAS estuvo representada por delegación. La reunión tuvo como principal objetivo indicar las tendencias del sector del transporte en América.

1) ABERTURA DE LOS TRABAJOS

Dando por abierta la Sesión, el Presidente de la CIT propuso una alteración en el Programa de la misma, en el que primeramente constaban reuniones sectoriales separadas, en diferentes salas, de suerte que cada modal de transporte se reuniría en separado y así los participantes tratarían de sus temas específicos y después todos se congregarían para la aprobación. La propuesta del Presidente, fue la realización de una sola sesión conjunta en el día 24, y en el día 25 se ratificarían los temas tratados en la sesión conjunta, uno a uno, por todos los países, para que los países lleven los temas a sus orígenes, de manera a atender sus intereses. Puesta en votación la propuesta, fue unánimemente aprobada.

2) INFORMES

Enseguida, el Presidente esclareció sobre la forma de trabajo, informando que había una secretaría haciendo una grabación y todo estaba siendo registrado en acta propia, y que la misma iba a ser presentada en el día 25 por la tarde. Enfatizó la necesidad de que todos los países estuvieran representados en la sesión del día siguiente para la firma del acta. Solicitó a los presentes que, en cuanto hagan uso de la palabra, se identifiquen con nombre, país y entidad a la cual pertenece, para fines de grabado. Pasando a los trabajos del día, el Presidente solicitó que los presentes tomaran como referencia las sugerencias de temas para las reuniones sectoriales, constantes del folleto del Programa.

Mientras la distribución de los folletos a los presentes que no lo tenían en su poder, el Presidente agradeció la presencia de los seis alumnos del Postgrado en Gerencia Ejecutiva de Transporte y Movilización, objeto de un Convenio entre la CIT y el Ejército del Brasil, una experiencia de ámbito internacional, en convenio con la Universidad de Miami, con certificación internacional. Resaltó que este curso está siendo promovido primeramente en el ámbito brasileño, pudiendo ser expandido a los otros 18 países miembros que lo deseen implantar. Informó que en el material distribuido a los presentes estaba un folleto del curso, conteniendo informaciones detalladas sobre el curso e inscripciones.

Acto continuo, agradeció la presencia del Presidente de la Asociación Brasileña de los Transportistas Internacionales (ABTI), Sr. José Dornelles Michelin, y del Presidente de la Asociación Nacional de los Transportistas de Carga (NTC), Sr. Geraldo Vianna. Mencionó también la asistencia, en la ceremonia de toma de posesión de los miembros de la CIT ocurrida en la mañana del día 24, del Sr. Newton Gibson, Presidente de la Asociación Brasileña de Transportistas de Carga (ABTC). Además, agradeció la presencia del Presidente de la Federación Nacional de las Empresas de Navegación Marítima, Fluvial, Lacustre y de Tráfico Portuario (FENAVEGA), Sr. Renato Bittencourt y del Presidente de la Federación Nacional de las Agencias de Navegación Marítima (FENAMAR), Sr. Glen Gordon. Esclareció que, de los participantes mencionados, todos tienen derecho a voz, y el Sr. Renato Bittencourt, derecho a voto por el modo marítimo.

3) DISCUSIÓN Y VOTACIÓN DE PROPOSICIONES

3.1) SEGURIDAD

Pasando directamente a los trabajos, el Presidente de la CIT aclaró que las sugerencias de temas para discusión en la sesión podrían ser alteradas a cualquier momento por se tratar de una asamblea soberana para cambiar, añadir o excluir en las proposiciones lo que considere adecuado.

Como primer tema, el Presidente sugirió “Seguridad” – mecanismos de prevención de robos y asaltos en autobuses, trenes y subtes” – explicando que esta sugerencia fue originada por solicitud de los Estados Unidos de América, en contactos realizados con el Sr. William Canary, senador y representante de los transportistas de los Estados Unidos, que explicitó su temor de que los próximos atentados terroristas en aquel país sean en el modo de transporte terrestre. Sin embargo, el Presidente aclaró que no sería esta la única cuestión pertinente al tema, sino una referencia al origen de la sugerencia, y que el foco de la presente discusión serían robos y asaltos a autobuses y camiones. Preguntó a los países si alguno de ellos no tenía este tipo de problema. Nicaragua manifestó que en aquel país no pasa este tipo de problema. El Presidente resaltó la necesidad de conocer el ejemplo de Nicaragua, acerca de la inexistencia del problema.

Siguiendo con la proposición el Presidente consideró que, como el problema afecta a la mayoría de los países – 10 de los 11 presentes – proclamó la sugerencia de la CIT para el tema: **“pasar una información a los gobiernos de que hay una tendencia de crecimiento de los robos y asaltos y, por lo tanto se debe aumentar la fiscalización en las carreteras”**. Preguntó entonces a los presentes si querían añadir algo más como tendencia y recibió el pedido de palabra por parte del Vicepresidente de la CIT en Uruguay, Sr. Fernando Chainca, de la ANETRA, que manifestó que, además de los robos a los vehículos en Uruguay, ocurren también las pedreas, las agresiones en los puentes, por encima de los puentes, donde chicos o personas adultas tiran piedras hacia los vehículos, rompiendo los parabrisas y los vidrios laterales y las atizas de los vidrios a veces lesiona n también a los pasajeros. A veces los agresores son llevados por la policía, otras los menores son inimputables, no pueden ser penados y como este tipo de delito es considerado daño y no peligro, a no haber lesionados, en muchos casos salen rápidamente y el problema si está agravando. El Presidente preguntó entonces al Señor Chainca si él quería apuntar esto como tendencia, considerando el agravamiento, pues esto podría hasta mismo ser clasificado

como una posibilidad de provocar un asalto. Con la palabra, respondió el Sr. Lorenzo Piriz, representante de ANETRA de Uruguay, y de una empresa que hace transporte colectivo de personas en Argentina, Brasil, Chile y Paraguay, expresando su extrema preocupación con estos atentados y agresiones, que a veces parecen algo sencillo, pero hubo casos en Argentina y Brasil de disparos de armas de fuego contra el vehículo. Las autoridades en Uruguay determinan que las empresas tienen que tener los seguros correspondientes, pero los seguros no amparan a las empresas, debido al hecho de que los daños son causados por un tercero. El representante enfatizó su deseo de puntualizar como una tendencia de que existen casos de agresiones en el que simplemente se trata del mero hecho de causar daño y en otros casos, es para que el vehículo se detenga y sea robado y esta es una situación que se va agravando cada vez más y puede llegar a estas otras situaciones, como decía el representante de Estados Unidos, de atentados en otras escalas. Eso no ocurre solamente en Uruguay sino en otros países, MERCOSUR o Cono Sur.

El Presidente pasó entonces la palabra al Sr. Harrison Vizcaíno, Presidente de la Federación Nacional de Transporte Pesado del Ecuador y Presidente Andino de los Empresarios de Transporte de Carga y Pasajeros, que sugirió una propuesta de dirección en el sentido de definir tendencias de solución. Reconoció que los problemas son muy importantes y en el interior de cada país hay realidades muy similares, pero hay países que tienen tecnologías adelantadas de solución y que el tema no debería llamar Seguridad, sino Inseguridad de Carreteras. En su opinión, las tendencias de solución deberían ir hacia el fortalecimiento de policías en carreteras (una vez que en algunos países ni mismo hay policías en las carreteras) y hacia el fortalecimiento de la infraestructura de las carreteras y sugirió que sean adoptados en otros países sistemas como el que hay en Brasil, lo de monitoreo por satélite. Sintetizando la sugerencia, dijo que la reunión debería ser tendiente a dar soluciones a los problemas, de lo contrario se va a luchar todo el tiempo explicando los problemas internos y no se va a tener los suficientes elementos de apoyo a la misión de la CIT.

Enseguida, el Presidente concedió la palabra al Sr. Martín Sánchez Zinny, de la FADEEAC, de Argentina, que dijo que en aquel país hay un problema muy serio de delitos en tránsito, conocido como “Piratería del Asfalto” y en año 2002 han perdido más de 2.800 equipos, entre unidades tractoras y cargas, las cuales sólo se recuperaron un 40%. Adhirió a la propuesta del Ecuador y manifestó la disponibilidad de Argentina en portar algo de tecnologías y GPS que están utilizando y dijo que los mayores índices de ocurrencias se dan previo a las mayores campañas políticas y previo a las campañas de enfrentamientos de ofertas de las grandes cadenas de supermercados y por eso han pedido a las máximas autoridades nacionales que esta investigación no quede en mano solamente de las policías camineras, sino de los entes de control fiscal de los estados y de los organismos más altos de inteligencia. Dijo también que esto perjudica al patrimonio de los transportistas, a las empresas que no los quieren contratar más y les provoca un daño comercial enorme. Remarcó que la abundante tecnología de GPS y de seguridad de la cual disponen no hizo descender los índices. Enfatizó que el mayor avance que han logrado fue convencer el Estado de que este es un problema nacional, comparable con delitos como el secuestro, el narcotráfico, el contrabando o el terrorismo, por causar un aumento de costos logísticos y del costo país. Por eso tiene media sanción en la Cámara de Diputados Argentina una Ley que penaliza incluso aquellos que comercializan el producto del delito, y va tener como autoridad de aplicación un ente tripartito de la FIP – entidad de control impositiva a la Secretaría de Informaciones del Estado y a las Fuerzas de Seguridad de la República

Argentina. Propuso hacer llegar a los miembros de la CIT copia de ese Proyecto de Ley para que otros países puedan servirse de ellas en el caso que sea necesario. Resaltó que se debe atender para las causas del problema, porque en el caso argentino la situación ya se encuentra insostenible. Mencionó que Argentina tiene problemas de agresión a vehículos, no en el modo automotor, sino en el sistema ferroviario, atribuido a un problema cultural que excede al alcance de la Cámara, con la rotura de convoyos completos.

El Presidente aceptó la oferta de Argentina para que los países tomen conocimiento de la Ley y concedió la palabra al Sr. Julio Huespe, Vicepresidente de la CIT por Paraguay y Presidente de la CAPATIT – Cámara Paraguaya de Transporte Terrestre, que agremia cargas internacionales y pasajeros internacionales. El Sr. Huespe mencionó que Paraguay tiene problemas con robos y en aquel país y han implantado algunos sistemas más rudimentarios de seguridad, que les han dado buen resultado. Dijo que el mayor control en rutas, por parte de entidades y del gobierno, sea policía caminera, policía nacional, fiscalización del Ministerio de Hacienda, únicamente ha contribuido a que se robe más. Asaltan uniformados de militares, policía, con todas identificaciones de funcionarios del gobierno y no ha dado ninguna garantía; al contrario, ha permitido que se crean medidas para sacarle dinero a los conductores de los vehículos. Dijo que al respecto el Paraguay ha tomado algunas medidas como solución y ha tenido algunas soluciones satisfactorias y dijo que en el momento que se hable de soluciones, se las irá a proponer, tanto para carga, como para pasajeros.

3.2) SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

Pidió la palabra El Salvador, representado por el Sr. Nelson Vanegas de la ASETCA, que propuso un seguro americano a terceros, con el propósito de reducir costos al nivel de América, regionalmente. El Presidente de la CIT le preguntó al Sr. Vanegas si él quería decir que deseaba hacer una complementación de propuesta, en el sentido que el seguro de la carga no fuera más de responsabilidad de los transportistas, sino del dueño de la carga. El Señor Vanegas respondió que así como el seguro de la carga no deba ser de responsabilidad de los transportistas, también el seguro a terceros.

El Presidente esclareció entonces que el tema seguro de terceros sería tratado más adelante, pero cuanto al seguro de carga, como esto no es del control ni de la responsabilidad de los transportistas, que el seguro de la carga sea afecto al dueño de la carga, con una carta de no repetición para los transportistas.

Acordó a los presentes la primera proposición, en el tema seguridad, para la **intensificación de la policía en las carreteras**, a pesar del que mencionó el representante de Paraguay, que apuntó las relaciones de los cuerpos oficiales con los criminosos, y mencionó una segunda proposición que determine que el seguro de responsabilidad civil por desaparecimiento de mercancías sea por parte del embarcador y no de los transportistas, pero deberá tener una carta de no-regresión, para proteger el servicio de transporte.

Acto continuo, proclamó la votación en dos partes: primero, a la tendencia de que **“La inseguridad es un problema del continente y deseamos que se intensifiquen las acciones legales, fiscales y policiales visando a una mayor protección”**. Puesto en votación, fue aprobada por unanimidad.

Después, el Presidente puso en votación la tendencia de que **“como el problema de la inseguridad está fuera del control de los transportistas, debido al hecho de ser una responsabilidad del Estado mantener la seguridad en las carreteras, el seguro de**

responsabilidad civil por el desaparecimiento de cargas debe quedar a cargo del embarcador, sin regresión contra el transportista". El Señor Geraldo Vianna, de la NTC Brasil, intervino para decir que en Brasil no hay unanimidad cuanto a esta solución, y que existen dudas con respecto a la conveniencia de eso para los transportistas y han constatado un efecto colateral de esa práctica que ya ocurrió en algunos mercados y en algunas situaciones y la consecuencia indeseable ha sido una exagerada ingerencia de los aseguradores de los dueños de las cargas y de los gerentes de riesgo de estos aseguradores sobre la actuación de las empresas de transporte. Argumentó que cuando se tiene un único asegurador para la empresa de transporte, la empresa tiene que se adaptar a las exigencias del asegurador; Cuando hay innúmeros clientes, cada uno con su asegurador y cada cual con su grupo de gerencia de riesgo, la vida del transportista se vuelve en un verdadero infierno, entonces hay muchos transportistas en Brasil que discuten si fue una buena idea transferir la responsabilidad a los aseguradores de los embarcadores. Por otro lado, reconoció que las empresas que trabajan para pocos clientes pueden entender que esta sea una buena solución, pero considera peligroso el hecho de apuntarla como tendencia o como una buena solución. Opinó que se debe permitir que esas experiencias caminen un poco más.

Agradeciendo las palabras del Sr. Geraldo Vianna, el Presidente pasó la palabra al Sr. José Guerra, de Nicaragua, que manifestó la opinión de que para poder hacer la sugerencia válida ante lo gobierno, habría que colocarla como ley nacional, aprobada por el Congreso, porque de otra manera, no surtiría efecto.

Solicitó la palabra el Sr. Marcelo Gavilanez, de la FENACOTIP, de Ecuador y, siendo a la misma concedida por el Presidente, solicitó a los presentes que consideren la posibilidad de que la CIT declare junto a los gobiernos como política de estado la intervención de la policía y el ejército en la seguridad de las carreteras y la coordinación de dichas acciones con participación directa de los transportistas, principalmente en los puntos de mayor frecuencia de delitos.

Enseguida, hizo uso de la palabra el Sr. Hector Fajardo, Coordinadora Nacional de Transporte de Guatemala, reconoció que cada país tendrá sus leyes y habrá procedimientos y normas internas que, en algunos casos, permitirán que se introduzcan cambios rápidamente y en otros no, y propuso como sugerencia que lo que debería defender CIT a cada uno de los gobiernos de los países que integran la Cámara es que se de la apertura para que haya un acercamiento entre los transportistas y los funcionarios de gobierno encargados de la seguridad en los países, para se llegar a una estrategia, a una política de seguridad nacional en cada país, pues en algunos países no existe ese acercamiento, no hay aceptación de las propuestas del sector privado. Propuso que se considere esa apertura en los países, de manera funcional, en función de la normativa de cada país.

El Presidente entonces consideró la proposición del Guatemala como una complementación de la primera posición, como tendencia de que **"los gobiernos deberán reunirse con los transportistas para que, de manera común, encuentren soluciones de cada país."** Sin embargo, acordó a los presentes de que los términos de la segunda proposición todavía se encontraban en discusión.

Pidió la palabra el representante del Ecuador, preguntando si en los demás países el embarcador corresponda también al importador o al comprador, y era de la idea de complementar el concepto, pues él depende de la negociación.

El Presidente de la CIT informó que había dos proposiciones: una de exclusión del asunto "Seguro por cuenta del Usuario" y otra de inclusión como tendencia. Determinó la votación de las dos opciones. Intervino el Sr. Julio Huespe, de CAPATIT (Paraguay), con

una moción de orden, pidiendo que se explique bien las dos tendencias antes de votar. El Presidente, acatando el pedido de Paraguay, se dispuso a repetir la lectura de las proposiciones, solicitando a los presentes, especialmente el Sr. Geraldo Vianna, que propusieran alteraciones, si necesario. Mencionó las dos proposiciones en votación, siendo:

- 1) **‘Cuanto al seguro de responsabilidad civil, por desaparecimiento de cargas, como no es de la responsabilidad de los transportistas garantizar la seguridad, como no tienen condiciones de mantener en el futuro las garantías que los usuarios les piden a los transportistas, que el seguro sea de responsabilidad del contratante del servicio’.**
- 2) “Este asunto todavía no está uniformado como tendencia y hay personas que prefieren esperar que la tendencia se torne más transparente, porque hay experiencias, por ejemplo en el transporte de cigarrillos, medicinas y similares, donde el contratante del servicio es responsable por el seguro y para que eso se vuelva más transparente, se debe postergar su votación como tendencia”. **Puestas en votación, siendo 11 países con derecho a voto, la primera proposición fue votada por 6 votos a 5, quedando determinado por el Presidente que el asunto queda pendiente para análisis, pues no fue considerado tendencia y se promoverá el estudio del asunto.** Por la tendencia (1) votaran favorablemente 6 países: Nicaragua, El Salvador, Guatemala, Ecuador, Venezuela y Aruba. Siendo 11 países presentes, de 19 miembros.

3.3) CAPACITACIÓN PROFESIONAL

El Presidente argumentó que, si los transportistas del continente americano todos tengan la misma capacitación profesional a través de una formación común a los conductores de todos los modos de transporte, en el futuro se podrá crear también una certificación, o sea, un permiso de conducir que les permita circular por todos los países. Como tendencia propuesta por la CIT, el Presidente colocó lo siguiente: **“Que la capacitación profesional se uniformice en todos los países con el mismo programa curricular”**. Aclaró que esto será objeto de estudio, pero que la propuesta es que todos países adopten un programa curricular similar.

Puesta en discusión la propuesta, el Sr. Geraldo Vianna, de la NTC – Brasil, preguntó si la propuesta se refiere a los diversos tipos de profesionales que actúan en una empresa de transporte o sólo a los conductores. El Presidente aclaró que la misma sólo se refiere a los conductores de vehículos específicamente, debido al hecho de que eso permitiría a los conductores transitar por todo el continente americano y hay países que no aceptan este permiso y resaltó que, con una capacitación uniforme, en el futuro se podrá lograr un permiso uniforme también.

Pidió la palabra el Sr. Renato Bittencourt, de la FENAVEGA – Brasil, que preguntó si la votación de la propuesta se daría en bloque, para todos los modos de transporte, o para cada modal en separado. El Presidente solicitó al Sr. Bittencourt su sugerencia sobre la manera de la votación y él opinó que la votación en bloque perjudicaría al área del transporte acuático, por ser la misma muy específica, pero en Brasil hay una tendencia a la expansión de la capacitación pues hay tripulantes de varios países del mundo en las embarcaciones brasileñas y la propuesta de un permiso único es muy interesante.

El Presidente pasó entonces la palabra al Señor Gastón Cossetini, representante del sector de Ferrocarriles de Argentina, que opinó ser difícil uniformizar la capacitación en el sector de Ferrocarriles, debido al que en cada país la modalidad operativa es distinta y puede ocurrir que un conductor de una locomotora Argentina no ingrese a conducir un tren

en Uruguay, que tiene idéntica trocha, porque desconoce el estado de la vía, desconoce la operación tal cual está reglamentada por los ferrocarriles uruguayos. Así, cree que no se puede extender a una capacitación uniforme en el caso ferroviario.

Acto continuo, la palabra fue concedida por el Presidente al Sr. Harrison Vizcaíno, del Ecuador, que consideró que en el caso del modo rodoviario/carretero se puede proponer esta tendencia, pero con una formación curricular básica que debe ser complementada con las particularidades de cada país.

Enseguida, hizo uso de la palabra el Sr. Héctor Fajardo, de la Coordinadora Nacional de Transporte de Guatemala, que propuso que el motivo o justificación planteada para la uniformización de la capacitación profesional en el continente no sea para poder entrar de un país a otro, sino para tener personal capacitado en cada uno de los países.

El Presidente consideró correcta e importante la observación y pasó la palabra al Sr. Martín Sánchez Zinny, de la FADEEAC de Argentina, que informó que desde el año de 1992, la entidad les está presionando a las autoridades de aquel país, plegando por la profesionalización del modo carretero en todo su universo – choferes, personal no embarcado de las empresas y empresarios – diciendo que este se configura en un pendiente que tiene el Estado, pues hay dos leyes nacionales que obligan a que esto sea obligatorio y universal en Argentina. Dijo también que en el 1º de junio de 2003 comienza a serse obligatoria la capacitación para el personal de choferes, que alcanza un universo de unas 400.000 personas, que van a ser convocadas por edad y por categoría de unidad que maneje, comenzando por las que hacen el tráfico internacional, los que llevan vehículos articulados, hasta los de menor porte. Al año 2005, todo conductor que transporte más de 700 Kg de carga útil debe ser sujeto de una capacitación obligatoria. El personal no embarcado también tiene un plan de capacitación y, a partir del año 2005, todo empresario que quiera dedicarse al transporte carretero, aparte de no tener antecedentes de ningún tipo en la justicia y de contar con el capital necesario, va a tener que cursar y aprobar una capacitación de carácter terciario. Como opinión, consideró que va a ser difícil la homogeneización de la capacitación, pues si se va a tener una base universal atractiva hay que ver las particularidades de cada región, cada país y de cada tráfico. Apoyó una presión por parte de la CIT para que eso pueda imitarse en otras partes del continente.

El Presidente observó que la tendencia es de haber, en el futuro, una circulación libre en el continente y que si fuera iniciado ahora un proceso de homogeneización de currículos, en el futuro todos países estarán equilibrados en esa cuestión. Enfatizó que no se trata de un cambio, sino de una tendencia, de disminuir las diferencias, ajustándolas sin interferir en asuntos internos, de acuerdo con los estatutos de la CIT.

Solicitó la palabra el Sr. Juan Martínez, representando a la COTRADENIC – Coordinadora Democrática de Transporte de Nicaragua, informando que en aquel país hay una ley que exige que el conductor tenga no menos del 3er año académico para poder manejar un bus. Esto permitiría que la CIT ayudara a fortalecer la capacitación de todos los conductores.

Antes que el Presidente pusiera la tendencia en votación, el Sr. Lorenzo Piriz, de ANETRA - Uruguay intervino para decir que desde hace muchos años, por medio del convenio internacional de transporte terrestre del Cono Sur y a través del MERCOSUR, si ha discutido el tema del acceso a la profesión de transportista, por un lado, y por otro lado, requisitos psicofísicos para conductores. Acordó que en la sesión se ha hablado de la capacitación en nivel intelectual, pero es importante saber que ámbito se esté reclamando para que se reconozca un conductor en cualquiera de los países en los que esté transitando.

También se emitía un documento de tripulante por la Dirección o Autoridad responsable por el transporte en el país de su origen, que debía ser reconocido en los otros países. Hoy con la habilitación que se le brinda en el país – sea Brasil, Argentina, Chile Uruguay - se puede transitar sin problema de ninguna naturaleza. El representante dijo ser prudente recalcar cuales serían los requisitos que se propondría por parte de la CIT para que, en este tránsito, no hubiera problemas con la Dirección o Autoridad competente. Informó que en el Cono Sur, lo que se está hoy resolviendo, tiene que ver con los requisitos psicofísicos, y consideró el tema muy importante, cuya definición es muy necesaria.

El Presidente hizo un aparte, para informar que hay problemas en algunos países, como por ejemplo, en Aruba donde, en el caso del alquiler de un coche por turismo, mismo con la garantía de seguro, si hay algún accidente, el seguro no reconoce la habilitación del conductor, y eso prueba que la habilitación no es reconocida por todos los países por no haberse una formación uniforme. Acordó a los presentes de que lo que se está proponiendo no tiene como foco los gobiernos y si crear una uniformidad, reducir las diferencias de formación profesional, no pensando en una tendencia indicativa a los gobiernos, pero a las entidades. Resaltó la necesidad de cambiar los currículos de formación y tratar de uniformizarlos, pues es una tendencia de que los transportistas en el futuro estén transitando libremente por los países. Enfatizó que no se trata de una obligación y sí una tendencia que, si aceptada por todos, si todos le envían a la CIT los currículos de formación vigentes en sus países, se tratará informar a todos las igualdades y las diferencias y tratar de igualar estas diferencias.

Pidiendo la palabra, el Sr. Héctor Fajardo, de Guatemala, preguntó al Presidente si la propuesta era de se uniformar los requisitos en todos los países. El Presidente contestó que la propuesta es tener una formación profesional muy similar en todos países, de forma que lo mismo que se aprende Honduras es lo mismo que se aprende en Paraguay, Guatemala, Chile y se llegará a un punto donde todos estén calificados de la misma forma, para que cuando una persona reciba una certificación en Guatemala, que esta sea reconocida en otros países, debido al hecho de ser la formación la misma.

Solicitó la palabra el Sr. Marcelo Gavilanes, de FENACOTIP – Ecuador, que sugirió que cada sector en cada país debería poseer su instituto o escuela de capacitación profesional, específicamente para conductores, para propietarios o accionistas, y también para empleados no embarcados, donde el conductor, para que pueda conducir vehículos de pasajeros, tenga que cumplir un determinado número de horas de capacitación, lo mismo para cargas, y así se podría homologar los procedimientos y la capacitación de todos los países para caminar y pasar las fronteras. Comentando la colocación, el Presidente consideró la sugerencia como complementar a la propuesta y muy importante.

Después, pasó la palabra al Sr. Julio Huespe, de la CAPATIT – Cámara Paraguaya de Transporte Internacional Terrestre - que comentó que ninguna capacitación es demasiada, tampoco hay capacitación mala, mas bien hay capacitación buena y mejor. Cree que se debe marcar la tendencia de se capacitar o proveer un manual de capacitación, por medio de las distintas Cámaras a los organismos de gobierno encargados del transporte e informó que los transportistas trabajan junto al gobierno paraguayo muchas capacitaciones para cargas peligrosas, para conductores, para apagar incendios, entre otras que da la profesión de conductores de cargas o pasajeros. Opinó que no merece este tema alargarse tanto, pues la capacitación, por más pequeña que sea, es buena y se debe mejorarla más. Hay que se llegar a un acuerdo de cómo va a ser, que va a ser y proveer los materiales.

Enseguida, hizo uso de la palabra, el Sr. Carlos Jiménez, Vicepresidente de la Federación de Transporte Pesado del Ecuador, que manifestó su satisfacción con la temática capacitación del transportador, del conductor y del empresario de transporte y opinó que en la sesión ya se ha hablado tanto de lo básico, que tiene que ser una normativa a nivel latinoamericano, y no una sugerencia, porque en este último caso, algunos países la acatarían y otros no. Propuso que se considere mandatorio en los aspectos básicos y complementar la proposición de acuerdo a las necesidades de cada país. Terminadas las discusiones, el Presidente puso en votación la siguiente tendencia: **“Como habrá una circulación de vehículos y embarcaciones por todo el continente americano, la tendencia es que se uniformice el currículo de formación para la capacitación profesional.” Aprobada por unanimidad.**

3.4) ACCIONES PARA MINIMIZAR LA DEGRADACIÓN AMBIENTAL

El Presidente empezó el tema comentando que hay una tendencia de degradación ambiental, fruto del progreso y desarrollo de todos los medios económicos, pero hay quien diga que los transportistas son mucho más responsables por esto y les imputan una pecha que no es tan grande como la realidad. Como tendencia indicó: **“El sector de transportes aumentará sus controles sobre los poluyentes para evitar la degradación ambiental.”** Pidió la palabra el Sr. Oscar Armando Anaya de la ASETCA – El Salvador, quien dijo estar de acuerdo con mejorar los controles para no degradar el medio ambiente; sin embargo, propuso la renovación de flota para mejorar el control ambiental, toda vez que se consiga un financiamiento conocido como ‘financiamiento verde’, para que puedan cumplir esta prerrogativa.

El Presidente entonces pasó la palabra al Sr. Geraldo Vianna, de la NTC – Brasil, que concordó integralmente con la proposición de El Salvador, pues los vehículos viejos que componen la flota en Brasil poluyen mucho más y los vehículos nuevos llegan a tener índices de polución 90% más bajos de los vehículos más antiguos (de 1992 para menos). Opinó que una política de renovación de flota por los gobiernos sería muy bienvenida y una excelente oportunidad para el mejoramiento de la calidad de los servicios de transporte. Sugirió el involucramiento de los gobiernos con esa cuestión.

Por el Ecuador, el Sr. Harrison Vizcaíno manifestó su apoyo a las dos manifestaciones favorables a visualizar un escenario para la renovación de flota mediante financiamiento adecuado y adicionó que se sugiera a los países que produzcan combustibles de calidad pues causan danos a los vehículos.

Pasó el Presidente la palabra al Sr. Martín Sánchez Zinny, de la FADEEAC – Argentina, comentó la baja capacidad de los países en general para la renovación de flota, mencionando el caso de Argentina, donde en el año 2002 se vendieron sólo 57 vehículos cero kilómetro. Propuso que se adopte la capacitación como medio de acceder a los créditos dispuestos por el Banco Mundial, que se pierden pues los gobiernos no cumplen las condiciones para los mismos. Acusó a la industria química y petroquímica de ser los grandes poluyentes y no los transportistas, una vez que no eligen que sus vehículos utilicen combustibles no contaminantes al medio ambiente. Mencionó que la adopción de la capacitación racional ha hecho reducir el consumo de combustible en Argentina de un 13 hasta un 15%. Informó que hay organismos que otorgan créditos y subsidios para esta capacitación. Sugirió el intercambio de informaciones para que todos aprovechen de esto.

La última palabra sobre el tema, se la pasó el Presidente al Sr. Fernando Chainca, de ANETRA – Uruguay, que suscribió todo lo que los colegas anteriores manifestaron y mencionó la existencia de una exigencia en ámbito de MERCOSUR, de la inspección técnica vehicular, llevada incluso a tener algunas diferencias entre los países. Consideró que se debe ser muy cuidadoso con estos tipos de manifestaciones, porque terminan generando un negocio paralelo, para otros que terminan lucrando y los transportistas terminan pagando los costos.

El Presidente, habiendo recibido más tres solicitudes de palabra de los representantes, explicó que sólo podrían ser concedidas en caso de que sea para la alteración de la tendencia propuesta. El Salvador solicitó la palabra, por medio de su representante, Sr. Nelson Vanegas, de la ASETCA, que propuso que esta propuesta sea acompañada del desarrollo de un programa de incentivos por parte de los gobiernos, para minimizar la degradación ambiental.

Pasada la palabra al representante de Guatemala, el Sr. Héctor Fajardo planteó que, junto al compromiso de los transportistas para tratar de minimizar la contaminación ambiental, también se acompañe una petición a los gobiernos para dar facilidades a los transportistas en los financiamientos. El Presidente, colocando el asunto en votación, indicó las siguientes proposiciones: 1) **“Los transportistas están dispuestos a minimizar la degradación ambiental”** y 2) **“Que haya renovación de flota mediante financiamiento ‘verde’”**. Las dos aprobadas por unanimidad. 3) **“Como la degradación ambiental no está bajo el control de los transportistas, que exista una equivalencia de esfuerzos por parte de los fabricantes de camiones, por parte de los proveedores de combustibles y por parte del gobierno, de manera que no sean onerados los transportistas”**. En votación, fue aprobada por unanimidad.

3.5) ACCIONES PARA DISMINUIR EL CONSUMO DE COMBUSTIBLES

Introduciendo el tema, el Presidente comentó la predicción de que en veinte años no habrá los combustibles actualmente conocidos y disponibles para el transporte en todos los modales. Mencionó la tendencia a la creación de nuevos combustibles, sin embargo resaltó que esto debe darse con antecedencia suficiente para que los transportistas puedan adaptarse a los cambios, pues si no tienen conocimiento de las tendencias, van a perder sus inversiones, que serán aplicadas de manera equivocada. Indicó la proposición de tendencia de la CIT como: **“Disminuir el consumo de los combustibles no renovables y como hay una tendencia de comercialización de nuevos combustibles orgánicos, el sector transportista pretende adaptarse y necesita transparencia cuanto a su creación y utilización, como protección a las inversiones futuras”**. Dicho esto, el Presidente pasó la palabra a aquellos que quisieran proponer alteraciones en la tendencia.

Pidió la palabra el Sr. Sánchez Zinny, de Argentina, que acordó el apoyo de la Argentina a la CIT y dijo que para el caso argentino, hay cuatro posibilidades: biodiesel, GLP (gas licuado de petróleo), GNC (gas natural comprimido), y hidrógeno. Después de solicitadas manifestaciones sobre la modificación del texto de la proposición, el Ecuador propuso una reformulación en la proposición de la CIT, que fue puesta en votación como: **“Buscar alternativas diferentes de energía con la finalidad de garantizar la permanencia en el mercado y disminuir el consumo de combustibles”** Aprobada por unanimidad.

3.6) HABILITACIÓN PROFESIONAL

El Presidente indicó la sugerencia para emitir una comunicación de tendencia de que **“como vamos a tener en el futuro la libre circulación de vehículos en el continente, hay que tenerse una habilitación de conductor a nivel continental”** Como se llegará a esto, será un problema de cada país, que tratará de hacer lo que es necesario internamente.

Pasada la palabra al Sr. Julio Huespe de CAPATIT – Paraguay, consideró muy posible la proposición y las entidades representadas, la mayoría está en contacto con las autoridades y la ejecución podría ser viabilizada mediante un acuerdo entre las autoridades a través de la proposición del sector privado, llevada a las mesas de negociación internacional para ajustar y eso entra en vigencia en el primero acuerdo internacional que se haga. Hoy en día se están haciendo acuerdos de una manera rápida y fácil, aceptando a la documentación y después se están haciendo los cursos y las capacitaciones. Si los países se adelantan haciendo la capacitación, terminamos por aprobar el documento único.

Haciendo uso de la palabra, el Sr. Harrison Vizcaíno, del Ecuador, informó que en la Comunidad Andina hay normas (la 399, que regula el transporte terrestre por carretera y la 398 que regula el transporte de pasajeros), que habla del reconocimiento de la licencia de los países comunitarios en el ejercicio de la operación y en MERCOSUR debe también haber algo parecido. Opinó ser absolutamente viable en el sentido de que, incluso independientemente de la formación curricular del conductor, lo que se necesita es un reconocimiento de los Estados a las licencias de los países. Sugirió que se sugiera el tema a los organismos de integración.

El Presidente aceptó la sugerencia del Ecuador y puso en votación la proposición primeramente presentada. **Aprobada por unanimidad.**

3.7) LIMITACIÓN DE SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

El Presidente informó haber una tendencia, en el transporte terrestre, a ejemplo de lo que ocurre en el transporte aéreo, un límite de responsabilidad civil para accidentes con personas. El transporte aéreo ya está privilegiado con esto, por la intervención de la IATA, y en el transporte terrestre hay el caso de México, donde la legislación limita la responsabilidad civil por accidentes con terceros en el transporte de personas y cargas en carreteras. Preguntó a los representantes si hay casos similares en otros países.

Pidió la palabra el Sr. Julio Huespe, representando a Paraguay, que dijo haber una limitación en el seguro, pero después accionan civilmente. En el transporte aéreo hay una limitación sin responsabilidad civil, o sea, la compañía no puede ser demandada civilmente por daño y perjuicio. Eso es lo que los transportistas quieren para todos los modales. Ya en el MERCOSUR se está trabajando para poner un límite a la responsabilidad civil, tanto en el transporte de cargas, como de pasajeros.

Solicitada la palabra por el Ecuador, el Presidente la concedió al Sr. Harrison Vizcaíno, que mencionó la norma 290 de la Comunidad Andina, que establece los valores que debe cubrir la póliza, las condiciones de la misma y hasta mismo del formato de la póliza y habla incluso de la conformación de empresas de seguros andinas. Opinó que puede ser este un ejemplo, pero le faltan informaciones estadísticas del resto de los países. En Ecuador, hay una siniestralidad casi cero. Es mínimo lo que se reclama frente a terceros, pero los montos son elevados. Sugirió la definición de un esquema, al nivel americano, basado en las estadísticas que los países aporten a la CIT. Eso hay que demostrar a los

países y a los organismos de integración con la finalidad de que los parámetros que se exigen para este tipo de pólizas sean mínimos y consecuentemente los costos sean bajos. Cuanto a los seguros de responsabilidad civil frente al medio ambiente, sobretodo en el manejo de cargas peligrosas, también debe ser objeto de una política para evitar petitorios exagerados. Sugirió que se oriente esa política en función de las experiencias de los países y de su siniestralidad.

El Presidente pasó entonces la palabra al Sr. Fernando Chainca, del Uruguay, dijo que en el MERCOSUR hay un seguro obligatorio con un determinado monto, aunque muy bajo para las reclamaciones. Lo que está tramitando y siendo negociado en MERCOSUR es la limitación de la responsabilidad contractual, no de terceros, en el caso de transporte de pasajeros, con el mismo límite que tiene el transporte aéreo. Consideró que hay muchos aspectos relativos a la responsabilidad contractual y la extracontractual, y que el tema debe ser tratado con el debido cuidado.

Solicitó la palabra el Sr. Geraldo Vianna, de la NTC – Brasil, que apoyó la consideración del Uruguay y que en el caso de la responsabilidad civil, la limitación va en contra el interés de toda la sociedad. En el caso de la limitación de la responsabilidad contractual, queda más fácil pues el embarcador tiene la opción de valorar a su mercancía que va a ser transportada. Pero cuanto a terceros, la limitación resulta en conflicto con los intereses sociales.

Pasada la palabra al señor Héctor Fajardo, de Guatemala, opinó que además de la fijación de valores en cuanto a reclamaciones de terceros, se debe también establecer causales de los reclamos de terceros.

El Presidente aclaró que cuando la Cámara propone una tendencia, la misma debe ser abrangente, hay que hacer una limitación, porque de hecho la sociedad no aceptará una tendencia contraria a toda la sociedad. Sin embargo, explicó que el presente caso trata de la fijación de valores para el caso contractual, pues en este caso la persona tiene la opción de hacer un complemento de póliza. Por eso, se debe incluir en la proposición que se trata de la responsabilidad contractual. Indicó la tendencia como: “Fijación de valores de seguros contractuales.”

El Uruguay intervino para aclarar que no se trata de seguro, sino del límite cuantitativo de la responsabilidad civil.

El Presidente acató la aclaración y puso en votación la siguiente proposición: **“Limitar cuantitativamente la responsabilidad civil contractual” Aprobada por unanimidad.**

3.8) TRIBUTACIÓN

Dando inicio a las discusiones del tema, el Presidente informó que los gobiernos sacan de los transportistas sus ganancias gubernamentales para otras finalidades. Oneran los modos de transporte y perjudican la prestación y calidad de los servicios, incluso la seguridad, pues la tributación exagerada no permite inversiones en medidas de seguridad por parte de los transportistas. Se pide a los países que formulen una tendencia para el asunto, para que sean enviadas a los gobiernos, que disminuyan la tributación con el objetivo de permitir seguridad y futuras inversiones en los modos de transporte.

El Sr. Chainca, de Uruguay, opinó que se deba tener una tributación mínima, la menor carga posible entre uno o varios operadores, y reciprocidad por el régimen más favorable.

El Paraguay, representado por el Sr. Julio Huespe, se pronunció favorable a un impuesto único por todo el servicio de transporte, a través de cualquier instrumento – combustible, cubierta etc. – por medio de un solo pago.

Sintetizando las sugerencias presentadas, el Presidente indicó lo siguiente: **“La carga tributaria como está hoy en los países perjudica las inversiones y la seguridad de los transportes y, por eso hay que simplificar su forma de aplicación, disminuyéndola cuantitativamente para simplificar su administración”**

Solicitó la palabra el Sr. José Guerra, de Nicaragua, que opinó que un impuesto incluso en el valor del combustible no surtiría efecto en aquel país, pues ya hay un impuesto de mantenimiento vial recaudado en el pago de combustibles.

Volviendo a solicitar la palabra, el Sr. Julio Huespe, de Paraguay informó que en su país hay muchos transportistas informales que no recaudan impuestos y consideró que el impuesto único aumentaría la recaudación.

El Ecuador, representado por el Sr. Harrison Vizcaíno, mencionó la importancia de concienciar a los gobiernos sobre la competitividad y resaltó que, cuando el transportista es cobrado una carga tributaria muy alta, se está afectando directamente la competitividad de todas las industrias de los diferentes países. Propuso la tendencia “Minimizar la cantidad de impuestos al sector transporte con la finalidad de dejar de exportar impuestos y con la finalidad de que los productos de cada país sean más competitivos en cada uno de los mercados.”

El Presidente consideró que esta sugerencia estaría incluida en la propuesta de simplificación de impuestos. El Presidente pregunta a los representantes si quieren mencionar junto a la propuesta las razones que fundaron la misma.

El Sr. Harrison Vizcaíno, del Ecuador, resaltó que, además de la tendencia de disminución de impuestos, exista una tendencia de concienciación de que la carga tributaria afecta la competitividad de las empresas.

El Sr. Julio Huespe, de Paraguay, afirmó que la CAPATIT tiene apertura para acercarse del gobierno y hacer la sugerencia.

Solicitó la palabra el Sr. Alfredo Peres, de la NTC – Brasil y mencionó el problema del Brasil, no solo de recaudación de impuestos, como de su distribución entre las unidades de la federación. Citó como mejor tendencia es la simplificación de los impuestos en el área de transporte, para disminuir la tributación.

Enseguida, hizo uso de la palabra Guatemala, por medio del Sr. Héctor Fajardo, que consideró adecuada la propuesta de simplificación. Mencionó el complejo sistema de tributación de Guatemala por fuerza de varias leyes y opinó que la CIT debe buscar una igualdad y un mecanismo para la simplificación de los impuestos.

Acto continuo, se manifestó el Sr. Nelson Vanegas, por El Salvador, abordando a la tributación del transporte extranjero a los países y enfatizando que se debe uniformar esa tributación, pues la misma transforma las tarifas nacionales. Consideró que los transportes de otros países tienen ventajas competitivas que se vuelven prácticas anticompetitivas.

En seguida, mencionó Paraguay el Tratado del MERCOSUR que trata de la doble tributación, por el cual cada país tributa en su país de origen.

Cerrando las concesiones de palabra, el Presidente puso en votación la siguiente propuesta: **“Existe una tendencia de procurar simplificar los tributos sobre transportes para permitir administrarlos y mantener una competitividad y seguridad en todos los modales”**. Aprobada por unanimidad

3.9) GOBIERNOS

El Presidente, pasando al tema Gobiernos, comentó que en su visita al Ecuador, tomó conocimiento de que se está creando en aquel país una Secretaría de Transportes que se volverá en 2003 un Ministerio de los Transportes. Acordó a los presentes la necesidad de se formular una tendencia para que el sector de transporte dialogue con los gobiernos en un canal de comunicación directa y sugirió una proposición para el tema como: **“Es una tendencia que en todos los países exista un Ministerio de Transportes”**.

El Sr. Julio Huespe, de Paraguay hizo uso de la palabra para manifestar su concordancia con la proposición, pues considera que hay muchas aristas en el sistema gubernamental dedicado al transporte.

Pidió la palabra Guatemala, en la persona del Sr. Héctor Fajardo, que informó que hace algunos años en Guatemala el Ministerio de Comunicaciones, Obras Públicas y Transportes se volvió en Ministerio de Infraestructura y Vivienda. Dijo que hoy hay una Dirección General de Transporte, pero la misma debería ser un ente regulador y tener una jerarquía equitativa con otras actividades económicas importantes. Afirmó que se debe buscar también un mecanismo para una apertura del gobierno hacia el sector privado y eso se puede lograr por medio de un Instituto de Transporte. En Guatemala, La Ley de Transportes está siendo discutida para ser reformulada, pues remonta a 1946 y se está proponiendo que se cree el Instituto Nacional de Transporte y que este tenga delegados del sector privado. Apoya no solo la creación de un Ministerio de Transporte sino también que se busque un mecanismo para que el sector privado participe de la elaboración de políticas de transporte.

El Presidente completó que este mecanismo es uno de los grandes propósitos de la CIT y está siendo ejercido ahora. Rememoró que el propósito inicial de la CIT fue el fortalecimiento del sector de transportes por medio de la unión de todos los modales en una Cámara única. Mencionó como referencia el sistema de la CNT (Brasil), que es procurada por el gobierno para la elaboración de políticas. Resaltó que, si de parte del gobierno hay un Ministerio y por parte de los transportistas haya unión en cada país de todos los modales, los transportistas tendremos fuerza. Eso ha sido transmitido a 31 países de América, con magnífico apoyo. Congratuló al Ecuador, donde recientemente se ha creado una Confederación que agrega a todas las confederaciones de transportistas, considerándolo un resultado magnífico nacido en el ámbito de la Cámara. Enfatizó que, cuando los transportistas se organizan entre sí en los países, creando organismos fuertes, el gobierno se reunirá con las entidades por obligatoriedad.

El Sr. Martín Sánchez, de Argentina, se manifestó de acuerdo y pidió que no se deje de ver que en caso de tener un Ministerio, no se va a lograr éxito sin considerar la infraestructura.

El Sr. Harrison Vizcaíno, del Ecuador, afirmó que hay que exigirle a los gobiernos políticas de transporte al nivel interno. Informó que ahora en la Comunidad Andina se está tratando de una política común de transporte. Hoy ya se considera no el transportista sino la industria del transporte. Hay que jerarquizar el sector y subir el nivel.

El Presidente, sintetizando a las manifestaciones presentadas, indicó la proposición como: **“Que los gobiernos tengan órganos gubernamentales a nivel ministerial y que las entidades de transportes tengan confederaciones, de forma a permitir un interlocutorio entre el gobierno y el sector privado y un organismo único interno para los transportes”**. Manifestó también su deseo de que en todo el continente haya una

estandarización de las nomenclaturas como ‘confederación’ y dejó la sugerencia para estudio de los representantes. **Puesta en votación fue aprobada por unanimidad.**

3.10) INTEGRACIÓN CON OTROS MODOS DE TRANSPORTE MULTIMODAL

El Presidente empezó refiriéndose al gobierno de Brasil, que no hace distinción de modal cuando habla a los transportadores y mencionó que, con relación al transporte multimodal, cuando hay algún beneficio a algún modo de transporte, el otro reclama que no está siendo considerado y viceversa, como si el mercado estuviera siendo transferido a otro modal. Opinó que no es así que se debe pensar. Hay que considerar que la intermodalidad es inevitable, y que todos los modales tienen el derecho de desarrollarse y la obligación de reunirse unos a los otros para tratar de los mismos intereses. Como proposición de tendencia, sugirió lo siguiente: **“Hay una tendencia de transporte por intermodalidad por interés del continente americano, teniendo en vista que un único modal no atiende el interés continental.”** Resaltó la necesidad de que los transportistas se miren como complementarios y encuentren fórmulas de hacer su servicio juntando fuerzas, y la sinergia de cada uno.

Por parte de FENAMAR – Brasil, pidió la palabra el Sr. Glen Gordon, que sugirió el uso de la palabra multimodalidad en sustitución a ‘intermodalidad’, por ser la primera más abaragante.

Intervino Martín Sánchez Zinny, de Argentina para aclarar que ‘intermodalismo’ se procesa entre dos o más operadores de transporte distintos y ‘multimodalismo’ se procesa por responsabilidad de un solo operador, un solo seguro y una sola documentación.

El Presidente consideró la sustitución de ‘intermodalidad’ y ‘multimodalidad’ por ‘todos los modos de transporte’. **Aprobado por unanimidad, quedando: “Hay una tendencia de transporte por todos los modos, de interés del continente americano, teniendo en vista que un único modal no atiende el interés continental.”**

3.11) LEGISLACIÓN

Sobre el tema, el Presidente afirmó ser la reglamentación de vehículos y procedimientos muy divergente. Hay pronunciamientos que dicen que es importante tener vehículos con mayor capacidad, como bitren o tremión para que concurren con otros modales. El gobierno considera que por seguridad y por infraestructura estos tipos de vehículos no pueden circular pues colocan en riesgo la población y causan daños a la infraestructura, por exceso de peso. No hay una tendencia por parte de la Presidencia. Se pasa la palabra a los países para que se manifiesten sobre el aumento de la capacidad de peso transportado por los vehículos.

Solicitó la palabra el Sr. Sánchez Zinny, de Argentina, que afirmó que en aquel país no tienen la experiencia que tiene Brasil sobre la materia. Dijo que hay una autorización especial para vehículos que superan el tonelaje permitido y que operan en ciertas implantaciones mineras. Reconoció que hay países que por sus dimensiones geográficas, les es viable tener estos tipos de vehículos, pero considera poco prudente lanzar vehículos para los cuales la infraestructura no está preparada. Informó que, en estudios hechos hay ahorros en el punto de vista del flete, pero enfatizó la necesidad de analizar la cuestión integralmente, por la infraestructura, por la capacitación de chóferes, por el estado de las

rutas. Manifestó estar favorable, con la reserva de hacerlo racionalmente y con un estudio profundo.

De parte de El Salvador, se manifestó enseguida Oscar Anaya, apoyando la reglamentación no solo a pesos y dimensiones, pero a todo el mercado. Dijo que en El Salvador no hay contrato entre el embarcador y las empresas de transporte y el gobierno determina las tarifas. Apoya la reglamentación de pesos y dimensiones, contratación y tarifas.

Por el Brasil, pidió la palabra Alfredo Peres, de la NTC, informando que la reglamentación de vehículos especiales está en estudio y que se probó que estos nuevos vehículos, desde que cumplan el peso por eje, causan menos daños que los otros en general. Dijo que aún hay mucha divergencia sobre los nuevos equipos y que hoy procuran que en Brasil haya tránsito de estos vehículos en todos tipos de carretera (sean municipales, estatales o federales) pues hay distinción reglamentaria cuanto al mismo. También mencionó que se está discutiendo en que tipo de vías estos vehículos podrán transitar. Apuntó la falta de reglamentación como causa de la divergencia de autorizaciones. Afirmó que se busca, por lo tanto, una uniformización de la reglamentación técnica, sin que obstruya el segmento.

Haciendo uso de la palabra, el Sr. Julio Huespe, de Paraguay, consideró que la tendencia es reglamentar según los países productores de lo que están vendiendo y fabricando al mercado internacional.

Por el Ecuador, el Sr. Harrison Vizcaíno opinó que no se debe esperar a que los gobiernos legislen, pues no pueden legislar a la espalda del sector privado. El gobierno tiene que atender a lo que el sector privado propone. Informó también que vehículos con doble trailer no se adecuan a Ecuador y Colombia, por su topografía andina, pues el máximo es 18.5 metros de largo. Consideró difícil buscar en este punto una estandarización para todos los países y dijo que hay que diferenciar el transporte nacional del transporte internacional. Hay que hacer normas, como en la Comunidad Andina, considerando las limitaciones de cada país, de lo contrario no sería viable.

Lorenzo Piriz, del Uruguay, solicitó la palabra para informar que ha habido un pedido de Brasil, en el ámbito de MERCOSUR, para que se aumente los límites de pesos y dimensiones, sobretodo con el transporte de contenedores, pero Uruguay no ha podido responder a esto por problema de las infraestructuras viales. Afirmó que eso no va a modificarse en corto plazo. Está de acuerdo con el Ecuador sobre la uniformización de normas, considerando las limitaciones de los países. Mencionó también la uniformización de luces y señales de vehículos que también constituye un problema.

Pasada la palabra al Sr. José da Fonseca Lopes, de la ABCAM – Brasil, manifestó su defensa de una legislación específica para atender las necesidades del mercado y prevenir accidentes, limitando dimensiones y capacidad de peso.

De parte de Guatemala, el Sr. Héctor Fajardo opinó que, más importante que el peso es la capacidad de la infraestructura vial de cada país. Dijo haber un acuerdo centroamericano cuanto a pesos y dimensiones, condicionado a la capacidad de las obras de arte y que no hay como transportar más peso si las condiciones físicas de las rutas no lo permiten.

El Presidente, considerando lo expuesto, indicó que “ **La tendencia de los fabricantes de implementos carreteros a las necesidades operacionales y de mercado cuanto a pesos y dimensiones, requiere urgente legislación por parte de los gobiernos, visando a una futura política común.**”

Intervino El Salvador, por medio del Sr. Oscar Anaya, para opinar que la legislación debe ser más amplia, no refiriéndose solo a pesos y dimensiones.

El Presidente aclaró que esta proposición se refiere a la entrada de nuevos equipos y que habrá otra considerando otros aspectos. Resaltó que los países tienen que pensar en crear una legislación interna sobre este tipo de equipo, pensando que en el futuro tendremos necesidad de una política que permita que estos vehículos circulen o no en todos los países.

Pidió la palabra el Sr. Sánchez Zinny, de Argentina, para opinar que la propuesta de votación no refleja lo mejor y sugirió que apoyen el avance tecnológico, pero con participación del sector privado con las terminales, con las autoridades de aplicación y con los responsables por la infraestructura.

El Ecuador, representado por el Sr. Harrison Vizcaíno, apoyó Argentina y sustentó que la tendencia no es procurar una legislación orientada a los fabricantes y sí que los fabricantes se adecuen a las legislaciones del país.

Por el Brasil, habló el Sr. Alfredo Peres, acordando a los presentes que en Brasil los vehículos que llevan una mayor capacidad de carga están condicionados a autorizaciones especiales. Enfatizó que eso no implica tránsito libre entre estados y países. Mencionó un acuerdo en ámbito de MERCOSUR que está siendo negociado, pero hay que haber una claridad en la legislación para que los transportistas sepan si pueden utilizar los equipos. Informó que, en Brasil, los transportistas fueron los que tomaron la iniciativa de crear nuevos fueron, y no los fabricantes.

El Presidente pasó la palabra al Sr. Julio Huespe, de Paraguay, que informó que está legislada por la ley de ejes las especificaciones de equipos, con lo límite permitido. Consideró que hay que modificar la ley de ejes a la medida que van siendo modificados los camiones.

El Presidente comentó que hay una preocupación con lo que está surgiendo en el mercado, que modifica totalmente el transporte carretero, rompiendo un paradigma. No hay una legislación que limite la ambición de los constructores, tanto en modo de carga, como pasajeros. Están cumpliendo las exigencias del mercado y de la parte operativa. Se está cambiando un paradigma. Si no fuera tratada esta referencia, quedará para la próxima reunión. Que no se distancie mucho del control de la Cámara, sino se va a perder la referencia. Propuso que el asunto se quede en las preocupaciones particulares de cada país y que se trate del mismo en la próxima reunión.

Pidiendo la palabra, el Paraguay preguntó cuando se realizará la próxima reunión y el Presidente informó que antes de mayo de 2004. Acto continuo, acusó la presencia del representante de MÉXICO, constatando que ya son **12** los países representados.

Solicitó la palabra el Sr. Nelson Vanegas, de El Salvador que acordó que es necesario que se establezca una tendencia de estandarizar o quizá simplificar procedimientos burocráticos para la expedición de carga, por los graves problemas que ocurren en las aduanas.

El Presidente puso en votación la proposición para que no se aborde en la ocasión el dimensionamiento de buses y camiones. 6 votos a 6.

El Uruguay, por medio del Sr. Fernando Chainca, manifestó que había entendido que la tendencia debería indicar no avanzar en este tema y que se limitara la fabricación de vehículos o la ampliación de sus dimensiones momentáneamente.

El Presidente enfatizó la necesidad de urgente legislación sobre el tema pues lo mismo no está legislado.

El Uruguay apuntó que no estaba manifestado en que sentido se quería que fuera la legislación, que es lo que falta. Informó que ni mismo está siendo cumplido lo que determina la legislación vigente en el Cono Sur y que cuando se justifique que las tendencias tecnológicas y la infraestructura correspondan a una mejora en esos pesos, entonces se podrá llegar a una legislación común.

El Presidente consideró que hay que haber una legislación porque los equipos se están volviendo desproporcionales a la infraestructura. Pero lanzó a los presentes la discusión de como hacer esto, pues ya es parte de nuestra realidad.

El Paraguay pidió la palabra y opinó que como es la primera vez que la mesa está proponiendo este tema, se debería considerar que antes de la reunión se hiciera una consulta previa a los representantes.

Por el Brasil, intervino José da Fonseca de la ABCAM para decir que la tendencia debe existir, pero hay que crear mecanismos de protección. Reconoció que los propios fabricantes tienen limitaciones técnicas y que los transportistas deben sugerir a los fabricantes sus necesidades.

Aún por el Brasil, se manifestó Alfredo Peres para informar que, en Brasil, se compra un equipo y el conjunto con el remolque excede la limitación prevista para la legislación, resultando que todos los camioneros tienen que obtener autorización especial. La fabricación de los vehículos especiales se da en separado, entonces cuando se juntan las partes, excede el límite. Opinó que la salida es hacer la reglamentación del tránsito del conjunto.

El Presidente después de considerar lo que fue dicho, constató que fueron oídos todos pero no hubo ninguna colocación específica de proposición para ser votada y que el hecho es que está siendo rumpido un paradigma, pues hay un nuevo producto y eso va en contra la legislación. Reconoció que este es un asunto preocupante, polémico y que divide. Concluyó que ese asunto no está maduro y propuso que la CIT deje el asunto para votación futura y se proponga a volver al asunto de acuerdo con los intereses de todos cuando tuvieren una opinión que indique una tendencia. Determinó que el asunto quedará pendiente, lo que fue aceptado y aplaudido por los presentes.

Dando seguimiento a la sesión, el Presidente concluyó que fueron adelantados varios asuntos tratados en la primera sesión y otros quedarán pendientes para discusión en la segunda sesión, el día 25, siendo: 1) rutas internacionales aéreas en el continente americano.;2) cooperación operacional – acuerdo de transporte aéreo; 3) ferrocarriles – integración física y el perfeccionamiento de la estructura ferroviaria; 4) señalización de tránsito; 5) puertos y terminales Acuáticos; 6) combustibles. Informó que otras sugerencias podrán ser presentadas en la tarde del día 25 e que por la mañana, habrá conferencias. Por la tarde del 25, se deberá finalizar los temas y firmar la documentación.

Como consideración final, el Sr. Hector Fajardo, de Guatemala, sugirió que se busque un mecanismo de intercambio de informaciones sobre las tarifas que se aplican en cada uno de los países en los ramos de pasajeros y cargas y el Presidente respondió que la CIT ha tomado esta providencia anticipadamente, enviando a los países un pedido de informaciones. Dijo que estarán disponibles en el banco de informaciones las que se hayan recibido. Preguntado el Director de la CIT, indicó que en esta cuestión no hubo respuesta de los países y el Presidente determinó que eso tendrá que ser conversado entre los presentes.

No habiendo más manifestaciones ni asuntos a tratar en la sesión del día 24, el Presidente, entonces, declaró por cerrada la misma.

4) REINICIO DE LA REUNIÓN – DIA 25 DE ABRIL DE 2003

A las 15.00h del día 25 de abril el Presidente reinició la reunión que fue reiniciada al día anterior, en el Ballroom 3 del Hotel Blue Tree Park, en Brasilia, Distrito Federal, Brasil, habiendo sido registrada la presencia de los siguientes miembros del Consejo de Representantes de la CIT con derecho a voto: Por ARGENTINA, Sr. Martin Sánchez Zinny, Director de Transportes Terrestres por Carretera de la CIT; Delegado Vicepresidente de la CIT por ARGENTINA, Sr. Luis Morales; Por ARUBA, Sr. Fermin Coronel, Cónsul de Holanda para Asuntos de Aruba en Brasil; Por BRASIL, Sr. José Fioravanti, Delegado Vicepresidente de la CNT, representando al Sr. Clésio Andrade; Por CUBA, Sr. Francisco Reyes Prats, Vicepresidente de la CIT por CUBA; Por ECUADOR, Sr. Harrison Vizcaíno Andrade, Vicepresidente de la CIT por Ecuador; Por EL SALVADOR, Sr. Nelson Vanegas, Vicepresidente de la CIT por El Salvador; Por GUATEMALA, Sr. Hector Fajardo, Vicepresidente de la CIT por GUATEMALA; Por HONDURAS, Sr. José Francisco Guerra Cabrera, Delegado Vicepresidente de la CIT por HONDURAS, Sr. Benjamín Castro; Por MÉXICO, Sr. Arturo Juncos Ortega, Delegado Vicepresidente de la CIT por MÉXICO; Por NICARAGUA, Sr. Juan Freddy Martínez Morales, Vicepresidente de la CIT por NICARAGUA; Por PARAGUAY, Sr. Julio Cesar Hueste Pin, Vicepresidente de la CIT por PARAGUAY; Por URUGUAY, Sr. Fernando D. Chainca Fuentes, Vicepresidente de la CIT por URUGUAY; Por VENEZUELA, Sra. Helga Ferraz Jucá, Delegada de la CIT por VENEZUELA, representando al Sr. Luis Serão.

5) DISCUSIÓN Y VOTACIÓN DE LAS DEMÁS PROPOSICIONES

5.1) COOPERACIÓN EN EL SECTOR AÉREO

El presidente de la CIT propuso a los participantes la transferencia del tema “Cooperación Operacional en el Sector Aéreo” para la segunda reunión de la CIT. Fue dada la palabra al representante de Aruba, que por su vez propuso un principio de integración de los países en el modal aéreo, donde observó la necesidad de ampliar la cooperación operacional. El tema fue aprobado por mayoría, con la abstención de México.

5.2) PERFECCIONAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

El tema pasó para “Perfeccionamiento de la Infraestructura Ferroviaria”. El Presidente habló sobre la importancia de ese tema y se le presentó al plenario la posibilidad de ofrecer sus impresiones y comentarios sobre el mismo. El representante de Argentina comentó sobre la necesidad de implantar nuevas tecnologías para la estructura ferroviaria en rodo-trenes y semi-remolques, para ofrecer servicios más ágiles y de amplia actuación. Si bien existen limitaciones serias en lo que se refiere a implantaciones físicas, dijo que dichas deficiencias pueden eliminarse con la implantación de nuevas tecnologías, abriendo nuevos caminos a través de las conexiones existentes entre Argentina, Chile y Uruguay por la existencia de idénticas trochas ferroviarias. Las inversiones ferroviarias son enormes, pero que el margen de explotación actual de la red existente no permite la implantación de nuevas estructuras. Que la tendencia sería que los países sean motivados a participar en la implantación de la gestión de créditos que podrían mejorar la estructura interna e

internacional de la red ferroviaria, ampliando la actuación entre el sur de Chile, Argentina y otros sectores que puedan ser servidos por dicha red.

El Presidente pasó la palabra a la representante de la ANTF Brasil, Srta. Cinthya Krieger, que dijo que la ANTF defiende que las inversiones en dicha área puedan ser revertidas para el mejoramiento de la red, que el actual Gobierno hoy está revisando los contratos de privatización de la red y que el sector está igualmente luchando por la búsqueda de nuevas inversiones para el sector. El sector ferroviario en Brasil está consiguiendo crecer, a pesar de la calidad mantenida en la red y de las pocas inversiones existentes. Nuestra intención hoy es compartir nuestra experiencia para la mejoría del sector.

El Presidente comentó sobre la imposibilidad de la CIT de manifestarse pues los principios de la entidad impiden que esta se inmiscuya con asuntos del Gobierno Federal y que la privatización es un asunto que debe ser discutido en el ámbito de cada país.

El representante de Cuba indicó que no existe, en su país, la posibilidad de privatizar la red ferroviaria. No obstante, sería importante conocer todo el mecanismo que Brasil ha usado en el desarrollo de su red para poder así aplicar dichas acciones al esquema existente en Cuba.

El Presidente indicó que deba haber un intercambio de informaciones entre los tres representantes para que el servicio pueda atender la creciente demanda y que pueda ser discutida por los presentes.

El representante Argentino agregó que es muy útil que los organismos internacionales de crédito que no han contribuido antes para la mejoría de la red ferroviaria puedan hacerlo ahora.

El Presidente indica que es necesaria la existencia de inversiones, pero que no está dando una tendencia, mas indicando una necesidad por parte del sector. Que en este momento un determinado sector no puede solicitar un financiamiento de manera individual, pero que las tendencias existentes indican la necesidad mayor de un interés global y no individual. Indica que si el plenario desea que esta opinión sea modificada. La palabra pasa al representante de Argentina, que indica la necesidad de cambiar el término para 'inversiones' pues parece, con el uso de la palabra 'inversionistas' que todas las inversiones en el sector recaen sobre las concesionarias. El Presidente colocó la observación ante el plenario **que la homologó por mayoría**, con la abstención de México que se abstuvo por no haber materias que puedan ser aplicadas a la realidad de su país, según palabras de su representante.

5.3) RUTAS DE INTEGRACIÓN

El Presidente resaltó la necesidad de integrar las rutas existentes en el continente. La mesa propuso la importancia de ampliar estudios de integración para todo el continente y no por partes individuales.

El representante de Ecuador observó que la integración de las carreteras encuentra obstáculos en el sur de Panamá y que el transporte marítimo debe desarrollarse. Se propuso

la modificación e integración del continente, que implica en la existencia de rutas que puedan atender a las necesidades de todos los modales, disponibles para la circulación de pasajeros y cargas. Que se tiene que pensar en las rutas no sólo como vía de cargas, sino como también de pasajeros. Que existe una tendencia de globalización que debe tratarse a través de la integración de las rutas.

El Presidente puso en votación lo antes expuesto, que **fue aprobado por unanimidad**.

5.4) SEÑALIZACIÓN DE TRÁNSITO

El Presidente indicó la existencia de una tendencia de una estandarización de las señales de tránsito, para un mejor entendimiento de las reglas de tránsito, para evitar mayores problemas con el tránsito de vehículos extranjeros en los países miembros. La mesa propuso un estudio de estandarización. A saber:

La globalización y la integración del continente implican un amplio conocimiento de todas las señales que indican los caminos recorridos por los diversos modales de transporte. Es necesaria la estandarización de las señales de tránsito, que sena conocidos y adoptados por todos los países.

Pasó la palabra al Sr. Alfredo Peres, de la NTC Brasil, que observó que la señalización en Brasil se encuentra dentro del código de tránsito y preguntó si seria recomendable que dichas modificaciones ocurriesen dentro del código de tránsito de todos los países miembros.

El representante de Nicaragua resaltó que podrían haber problemas dada la posibilidad de cambios continuos en ciudades cuyos mandatarios puedan imponer señalizaciones diferentes a cualquier momento.

El Presidente dijo que la tendencia es unificar la señalización y que esto debe ser implantado a través de estudios o acuerdos internacionales.

El representante de Uruguay citó como ejemplo que los países del cono sur importan vehículos fabricados en Brasil, y que en su país algunos de estos vehículos no son habilitados por las diferencias de las reglas existentes en lo que se refiere a algunas características del vehículo, que en algunos casos impiden la circulación de dichos vehículos en territorio Uruguayo.

El Presidente subrayó que dada esta información, la tendencia deberá ser la de adaptar tanto los vehículos cuanto las reglas de tránsito existentes.

El representante de Uruguay indicó la necesidad de especificar el tipo de modificaciones que serían necesarias en este sentido.

El representante de la NTC de Brasil aclaró que no existe un estándar en la actual producción de vehículos que pueda atender a las normas existentes en otros países.

El Presidente indicó que se incluirá la estandarización de vehículos en la pauta de esta reunión. El tema cambió para “Unidades de Transporte”, **puesto a votación, el cambio fue aprobado por unanimidad**.

5.5) PUERTOS Y TERMINALES

El Presidente indicó que lo mismo que ocurre con los ferrocarriles ocurre con los terminales y puertos, que la tendencia es que con la globalización los transportes sean más disecionados a los terminales portuarios, que necesitan adaptarse a la creciente demanda. Observó también que hay muchos problemas de capacitación en los puertos, que necesita ser mejor analizada. Se sugirió el perfeccionamiento del sistema de puertos y terminales, dado el hecho que la globalización y la integración del continente implican grandes transferencias de mercaderías y personas por vía fluvial y marítima. Subrayó, además, la necesidad de una mayor atención por parte de los responsables del sector.

El representante de Ecuador dijo que la mejoría de los terminales no debería limitarse a terminales fluviales o marítimos, mas que debería también incluir puertos 'secos' o terminales de tracto-camiones que permitan la travesía por grandes ciudades o terminales de carga.

El Presidente aclaró que la tendencia está dirigida al sector portuario, que la observación del representante de Ecuador entraría en otro tema.

El representante de Ecuador observó también la necesidad de integración oceánica.

El representante de Uruguay hizo una aclaración, diciendo que el movimiento cada vez mayor del sector de transportes en todas sus formas, hace que los transportes puedan darse tanto por vía fluvial o marítima como terrestre. Que en una de las últimas reuniones del Mercosur hubo una cierta deficiencia en la estructura existente en los países integrantes. Que hoy el movimiento que se produce sufre de un estrangulamiento en las fronteras.

El representante de Argentina agregó que el mejoramiento de la infraestructura de los puertos secos es una buena idea, pero que los accesos terrestres a dichos terminales tienen también que mejorar.

5.6) INTEGRACIÓN FÍSICA POR HIDROVÍA

El Presidente manifestó que existe una posibilidad de integración fluvial entre Argentina y Uruguay, sugiriendo la integración a través de hidrovías con Brasil, entre el Pacífico y el Atlántico, con la ayuda del Gobierno de Ecuador con la creación de un puerto libre en Rocafuerte para una integración fluvial y terrestre a través de dicho puerto.

El representante de Ecuador hace una observación sobre lo dicho por sus colegas de Uruguay, que la tendencia de la comunidad andina ha sido la de simplificar y desburocratizar la estructura creada por los gremios de transportes en su país y que la tendencia no sería generar una infraestructura mayor en los puertos de tránsito de frontera, mas fortalecer los puertos secos en los países.

El representante de Uruguay dijo que habría que fijarse en los pasos de frontera existentes entre Uruguay y Argentina y entre Uruguay y Brasil. Que no se trata de crear superestructuras, mas crear estructuras mínimas necesarias que puedan permitir y facilitar el tránsito de cargas entre los países.

El Presidente aclaró que no pretende tomar providencias sin la anuencia de todos los países presentes. Que las orientaciones están siendo dadas de forma muy amplia por ahora.

El representante de Paraguay indicó que las aduanas de frontera deben tener estructura suficiente apenas para el atención en general. Una aduana integrada entre Argentina y Paraguay y entre Brasil y Paraguay, para que de esa forma existan estructuras con comodidad para las personas que están en tránsito pero no para el almacenaje de cargas pesadas.

El representante de Ecuador observó que debe existir una infraestructura básica (Centro de Atención de Frontera) y que debe incentivarse la creación de puertos secos en el interior de los países y de dichos Centros en toda frontera terrestre.

El representante de México indicó la necesidad de elaborarse tendencias separadas para pasajeros y cargas.

El Presidente colocó el tema “Puertos y Terminales” a votación, que **fue aprobado igualmente por unanimidad**

El Presidente solicitó al representante Mexicano que auxiliase en la redacción de la tendencia para el modal de pasajeros, que dijo: La globalización y la integración del continente implican grandes transferencias de personas por todos los modos, lo que implica el perfeccionamiento del sistema de terminales con interfaz de todos los modales.

El Presidente colocó esta anotación a votación. Siendo así, el tema “Terminales de Pasajeros” **fue aprobado por unanimidad**

El representante de Ecuador manifestó que de acuerdo con la tendencia aprobada, quiere aprovechar este escenario, pues como dicho por el Presidente, se requieren diferentes alternativas de integración física. Las existentes son buenas pero el mercado precisa de nuevas opciones de integración. Que desea solicitar a la sala un pronunciamiento de apoyo al Gobierno Ecuatoriano por parte del Gobierno Brasileño y de la CIT para la integración de los puertos del Pacífico y del Atlántico, que dicha exhortación sería el apoyo de la Cámara para dicha integración, donde se incluye en uso de los ríos Napo y Amazonas, con el uso de carreteras e ferrovías. Que la CIT debería no solo dar pauta de dichas tendencias mas apoyar el desarrollo de las mismas.

El Presidente manifestó que la Cámara haría un pronunciamiento directamente a Ecuador sobre esta propuesta, ya que la CIT no puede ingerir en los asuntos internos de los países miembros. Informó que sería más prudente aprobar una moción más genérica. Indicó además que el aprovechamiento de estas rutas implica un enlace con todos los modales de transporte.

El representante de Cuba solicitó una alteración de la redacción del texto, diciendo que la integración implica el desarrollo de dichas hidrovías, por lo que es necesario el aprovechamiento de esas rutas con el enlace de todos los modales de transporte.

El Presidente pidió sugerencias para la modificación del texto para hacerlo más amplio, incluyendo todos los modales. Enseguida puso en votación el texto colocado por Cuba, aprobado por unanimidad. Se solicitaron propuestas adicionales.

El representante de El Salvador indicó que la reforma de la legislación es necesaria para un mejor desarrollo del sector de transportes, conforme dicho en la reunión de ayer.

El Presidente informó que ese asunto estaba en la sección de tributación que sería comentado posteriormente de forma más amplia y que dicha solicitud sería consignada en acta.

6) ENVÍO DE INFORMACIONES

Dijo además que será enviada vía Internet, en el plazo de una semana, todas las tendencias aprobadas para proponer reformas y vencido dicho plazo serían enviadas nuevamente a los representantes para aclaración posterior, que serían devueltas con las debidas modificaciones.

El representante de Aruba pidió un plazo mayor de 15 días para dicho efecto.

El representante de Ecuador sugiere enviar, la próxima vez, una agenda con las tendencias antes de las reuniones, para poder así apreciar lo que pueda ser conversado con los representantes de los países miembros, llegando a las reuniones ya con las debidas modificaciones y sugerencias.

Después de un amplio debate donde todos los países miembros dieron su parecer sobre lo antes expuesto, el Presidente propuso a la asamblea un plazo de 21 días, para la ratificación de los países miembros de todas las tendencias aprobadas en el plenario. Dicha propuesta fue puesta en votación y **aprobada por unanimidad**.

7) APROBACIÓN DE PARECERES DEL CONSEJO FISCAL

Finalizados los trabajos técnicos, el Presidente informó a la asamblea la necesidad del parecer del consejo fiscal para la aprobación de las cuentas de la CIT sobre el ejercicio fiscal de 2002 y la previsión presupuestaria para 2003. Después de una breve lectura, sometió las propuestas a votación, siendo **aprobadas por unanimidad**.

8) APROBACIÓN DE ACTOS “AD REFERÉNDUM”

El Presidente pasó para aprobación de los actos ad referendum referentes al pedido de afiliación a la CIT de las siguientes entidades:

- FETACESP – Federação dos Transportadores Autônomos de Passageiros do Estado de São Paulo.
- CEPIMAR – Federação das Empresas de Transportes Rodoviários dos Estados do Ceará, Piauí e Maranhão.
- ABTC – Associação Brasileira dos Transportes de Carga.
- FETCESP – Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de São Paulo.

- FENAVEGA – Federação Nacional das Empresas de Navegação Marítima, Fluvial, Lacustre e de Tráfego Portuário.
- FECAVERGS – Federação dos Condutores Autônomos de Passageiros do Estado do Rio Grande do Sul.

Sometidas a votación de la asamblea, fueron estas **afiliaciones aprobadas por unanimidad**.

El Presidente indicó que todas las entidades de todos los países miembros que deseen afiliarse podrán hacerlo de la manera en que las entidades brasileñas lo hicieron, aclarando que las mismas tendrían tan sólo derecho a voz pero no a voto.

9) NUEVO PLAZO PARA ELABORACIÓN DE REGLAMENTO PARA LA CIT

El Presidente informó también que había una previsión estatutaria para la elaboración del Reglamento Interno de la CIT en un plazo de 60 días, a partir de su creación. No habiendo sido elaborado dicho reglamento en el plazo estipulado, dada la falta de estructura, el Presidente solicitó al grupo de trabajo aprobado en la fecha, para que en un plazo de 90 días, a partir de hoy, se presente la propuesta de un reglamento interno. Sometido a votación, **el plenario aprobó la moción por unanimidad**.

10) REALIZACIÓN DE LA PRÓXIMA REUNIÓN

El Presidente sugirió que fuese hecha una alteración estatutaria para que la próxima reunión sea realizada en otro país que no sea el país-sede, para posibilitar una mayor integración entre los países miembros. Puesto a votación, la moción fue aprobada por mayoría con la abstención del voto de Brasil como país-sede.

El Presidente convidó a todos los países miembros a ser sede de la próxima reunión de la CIT, indicando que la fecha de la próxima reunión tendría que ser antes de Mayo de 2004, informando la necesidad de 2 reuniones, una extraordinaria y una ordinaria, la primera para Octubre de 2003 y la segunda para Abril de 2004, ya que esto implica en elecciones para el próximo periodo de gestión de la CIT. Puesto a votación, **fue aprobado por unanimidad**.

El representante Argentino resaltó la excelente calidad de la reunión, solicitando aplausos para los anfitriones.

11) PRECIOS DE COMBUSTIBLES

El representante de Guatemala se manifestó sobre el equilibrio de los precios de los combustibles, debido a la baja de los precios en el mercado internacional,

El Presidente indicó que esta reunión era para formular tendencias y no para hacer pedidos. Que sabe que habrá una reducción del precio de los combustibles en Brasil en los próximos días y que el resto del mundo deberá seguir una tendencia de equilibrio de los precios de forma gradual.

Se encerró así la I Reunión Ordinaria de la CIT a las 16.44h del día 25 de abril de 2003, sedeada en la ciudad de Brasilia-DF, Brasil.