

## **ACTA DE LA IV ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CÁMARA INTERAMERICANA DE TRANSPORTES – BUENOS AIRES, ARGENTINA, 21 DE ABRIL DE 2005**

El día 21 del mes de abril del año 2005, se reunieron en el Auditorio del Centro Costa Salguero, los representantes del Directorio de la Cámara Interamericana de Transportes (C.I.T.), representantes de entidades afiliadas, empresas y entidades en general y autoridades del sector de transporte de 12 países (ARGENTINA, BRASIL, CHILE, COLOMBIA, ECUADOR, EL SALVADOR, GUATEMALA, MÉXICO, NICARAGUA, PANAMÁ, PERÚ Y VENEZUELA).

### 1) ACTIVIDADES CONTEMPLADAS:

#### a) Apertura y Pauta Interna

La mesa directiva fue compuesta por Paulo Vicente Caleffi, Secretario General de la Cámara Interamericana de Transportes (CIT); Luis Morales, el Presidente de la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (FADEEAC), y el Presidente de la Fundación para la Formación Profesional en el Transporte (FPT), Martín Sánchez Zinny, estando al cargo de la Secretaría la Lic. Felicia Louzada Vilela, Directora Ejecutiva de la CIT.

Al inicio de los trabajos, el Secretario General reconoció la presencia de Brasil, Argentina, Colombia, Chile, Ecuador, Guatemala, México, Nicaragua, Perú y Venezuela, estando todavía ausentes Panamá, Paraguay y Uruguay. Se dio un plazo de cinco minutos para la llegada de los países ausentes, y como no hubieron llegado hasta el final de este plazo, el Secretario General abrió la IV Asamblea Ordinaria de la CIT saludando a todos los países miembros presentes, y pasó la palabra al Presidente de la CIT por Argentina, Luis Alberto Morales, Presidente de FADEEAC, quien dio las bienvenidas a los países asistentes en la condición de anfitrión del evento y resaltó el agrado de reunir los empresarios del transporte en la busca de soluciones comunes a los problemas enfrentados por todos los países. Además, enfatizó la importancia del intercambio de informaciones proporcionado por el encuentro, en el que se pueden identificar experiencias exitosas aplicables a todos. Manifestó su deseo de que la CIT siga aumentando su ámbito de actuación, con más países miembros y crezca en vigor, presencia y fortaleza.

Estando abierta la pauta interna, el Secretario General sometió a la aprobación del Consejo la alteración en el programa de la Asamblea, reduciéndole de 2 días a solamente un día, no habiendo manifestación en contrario.

En seguida, sometió a la aprobación del Consejo de Representantes tres Actos “*ad referéndum*” emitidos por la Secretaría General, siendo ellos: 1) Nombramiento de la Lic. Felicia Louzada Vilela como Directora Ejecutiva de la Cámara Interamericana de Transportes; 2) Nombramiento del Lic. Julio Cesar Mota Martins de Almeida como Director Consultivo de la Cámara Interamericana de Transportes; 3) Resolución Normativa que determina que, en habiendo cambio en la Presidencia de la CIT en los países, los mismos deben enviar un

comunicado a la CIT acerca del cambio, firmado por el Presidente anterior. Fueron todos aprobados.

Dando seguimiento a las formalidades, el Secretario General entregó al Presidente de la CIT por Chile, Marcos Carter, de la Federación Nacional del Transporte Interurbano, Internacional e Interprovincial por Autobús - FENABUS, una Bandera de la CIT y una placa de acercamiento con la logo de la CIT y el nombre del país, para que sea puesta en la oficina de la CIT en Chile, simbolizando la efectiva representación de la CIT por Chile. Enseguida, llamó a los representantes del Ecuador para que recibieran los diplomas atestando los nuevos nombramientos informados por la Presidencia de la CIT Capítulo Ecuador, habiendo sido recibidos por Camilo Jarrín Carrera (por Jorge Calderón), Henry Gorozabel Perero, Ricardo Onofre González y Carlos Jiménez Santamaría (por Luis Lambert, Bolívar Garcés Mayorga, Ramiro Zapata Paredes y Napoleón Cabrera Yumbra).

Acto continuo, pasó la palabra a la Directora Ejecutiva, Felicia Vilela, a que hiciese la presentación de las acciones de la CIT y la trayectoria de evolución de la Cámara. La Directora presentó una retrospectiva de las acciones emprendidas por la Presidencia/Secretaría General de la CIT desde la creación de la Cámara, en 2002, presentó perspectivas de líneas de acción a ser tomadas en 2005 y en el futuro y enseñó a los asistentes los trabajos de investigación estadística que están siendo realizados por la Secretaría General de la CIT, con los datos recibidos de los países miembros, solicitados debido a consultas hechas a la CIT por parte del público en general. Aclaró que todavía hay muchos datos que no fueron enviados por parte de los países y datos que fueron investigados por la propia Secretaría en Internet, y que están sujetos a alteración.

## 2) Ponencia El Salvador-México: El Transporte Internacional de Cargas bajo el punto de vista de la protección de los mercados a los nacionales

Siguiendo con el programa establecido, llamó a la Mesa el Presidente de la CIT por México, Leopoldo Almanza, y el Presidente de la CIT por El Salvador, Nelson Vanegas, para hacer sus presentaciones acerca de la Expectativa y Resultados de los Acuerdos firmados entre México y Centroamérica. El Secretario General aclaró a los asistentes que la CIT defiende la integración y que, en el proceso de integración seguramente hay desafíos y momentos difíciles, por eso ha convocado al México y El Salvador para proporcionar a los demás miembros un reporte de la experiencia de los Acuerdos firmados entre México y Centroamérica y la motivación de los países involucrados en firmar acuerdos de tal naturaleza, para poder llegar a conclusiones acerca del futuro de la integración internacional.

El Presidente de la CIT por México, Leopoldo Almanza, fue el primer conferencista, quien saludó a los anfitriones, Luis Morales y Martín Sánchez Zinny, agradeciéndoles por la hospitalidad, y a los demás asistentes, expresando su agrado por un encuentro tan enriquecedor, en el que se puede compartir experiencias que luego les pueden ocurrir con los demás países. Transmitió, además, el caluroso saludo del Presidente de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga - CANACAR, Lic. León A. Flores González, e informó que a la brevedad, ocurrirá un cambio del Consejo del Autotransporte en México. Aprovechó también

para expresarle al Director de Transportes de Pasajeros de la CIT por México, Lic. Arturo Juncos Ortega, Gerente General de la Cámara Nacional del Autotransporte de Pasaje - CANAPAT, su satisfacción por compartir la representación de la CIT con CANAPAT.

Dando inicio a su presentación, el Presidente Almanza presentó un histórico de los acuerdos ya firmados entre la CANACAR de México y entidades empresarias de transporte de Centroamérica en materia de Transporte Terrestre, siendo el primer Acuerdo firmado con la ATI – Asociación de Transportistas Internacionales de Guatemala – en 2002, una Declaración Conjunta firmada con la FECATRANS – Federación Centroamericana de Transportistas – en 2003 y, más recientemente, la ratificación de la Declaración Conjunta, en 2004. Aclaró que los acuerdos fueron derivados no sólo de la solicitud centroamericana, como también del marco regulatorio establecido en México. Presentó a los asistentes cifras acerca de la balanza comercial entre México y los EEUU, comercio exterior entre los dos países, el flujo comercial existente, en el que un 82% de la carga a los EEUU se transporta por medio terrestre, y la matriz de transporte en México, la cual muestra que los dos modos más utilizados son, primero, el terrestre, con 55% de participación, y el marítimo, con 34% de participación.

Consideró importante aclarar el concepto de carga internacional, la cual se refiere a bienes cuya origen y destino se dan fuera del territorio nacional. Resaltó que en México se genera 292,491 millones de toneladas de carga/año, contra 121,500 millones de toneladas de carga doméstica.

Informó que el Tratado de Libre Comercio con América do Norte (TLCAN), en su Anexo I – Calendario de Reducción, inciso c, prevé reserva del transporte de carga doméstica a las empresas nacionales, con cláusula de exclusión de extranjeros. Además, informó que en el marco regulatorio mexicano la Ley de Caminos prevé sanciones. Mencionó también el Artículo 1213 del TLCAN, el cual se refiere al transporte internacional transfronterizo como siendo aquel que se hace de carga sin desconsolidación de un país a otro, lo que también se aplica al transporte marítimo. También habló de los remolques que entran por la frontera y hacen cabotaje, a los cuales se aplican sanciones por el gobierno mexicano, sin embargo pequeñas.

Enfatizó ser indispensable la protección del mercado de transporte doméstico a los nacionales, y que, por compartir de la misma convicción, Centroamérica ha negociado con México los acuerdos, con el objeto de proteger sus mercados de transporte nacionales.

Finalizando, el Presidente de la CIT por México mencionó la importancia de estos acuerdos empresariales para los países, para suplantar necesidades de la actividad de transporte. Dijo que lo que hoy ocurre en el marco de los tratados se les puede ocurrir a los demás países, por eso es importante que estén informados de las dificultades y soluciones adoptadas.

El Secretario General agradeció la ponencia de la Presidencia de la CIT por México y pasó la palabra al Presidente de la CIT por El Salvador, Nelson Vanegas, Presidente de la FECATRANS, quien agradeció al Secretario General y a los anfitriones y expresó el honor de compartir la experiencia del tratado de libre comercio con México, con EEUU y con demás

países de Centroamérica. Informó que en febrero de 1996, Centroamérica y México han iniciado las negociaciones entre sí en el grupo de los 3 (Triángulo del Norte). México ha solicitado completar un memorando de entendimiento de intercambio de remolques o semi-remolques. Guatemala y México ya tienen suscrito este documento, pero se encuentra pendiente el comercio transfronterizo del servicio de transporte.

Acerca del contexto de los Acuerdos, el objetivo principal de los mismos ha sido el incremento del mercado de los países. Las exportaciones e importaciones de Centroamérica, han aumentado significativamente debido a la vigencia del acuerdo del Triángulo del Norte. El Presidente Vanegas aclaró que México ha sido el más favorecido de todos los países en el Acuerdo. La relación es de 1 tonelada métrica de carga de Centroamérica para 10 toneladas métricas de carga de México. Se reveló entonces la asimetría entre el transporte de México y Centroamérica en este sentido. El objeto de los acuerdos, entre otros puntos, es volver la competencia entre los mismos transportistas centroamericanos, para dar énfasis al desarrollo productivo de las pequeñas y medianas empresas de Centroamérica. Resaltó que México está más bien preparado para proteger sus mercados, pues tiene apoyo del gobierno. Enfatizó que si no hay una iniciativa para compensar la balanza comercial de Centroamérica, no habrá desarrollo socioeconómico en la región.

Informó que el transporte entre Centroamérica y México se da con el intercambio de cabezales en la frontera, utilizando el mismo equipo de carga, y por eso el intercambio de remolques podrá garantizar la fluidez al transporte transfronterizo.

Informó que se ha creado una alianza empresarial por el transporte que ha firmado importantes documentos como el Convenio de cooperación y negociación entre la FECATRANS y la CANACAR, por medio de los cuales también se pretende hacer frente al TLC y el Plan Puebla Panamá. Reiteró que la Carta Compromiso firmada en 2003 se destina a proteger el mercado doméstico de cada país, buscar soluciones conjuntas y gestión junto a los gobiernos.

Afirmó que, cuando los gobiernos no escuchan, los empresarios tienen que realizar los acuerdos con los compañeros de los otros países. Acordó a los presentes de que la CIT es testigo de honor de un pacto de dos asociaciones privadas en América, involucrando varios países. Resaltó el desafío y la conquista de los transportistas centroamericanos, pues dijo no ser tarea fácil ponerse de acuerdo 6 países en Centroamérica.

Fueron presentados además datos acerca de la Balanza comercial El Salvador-EEUU, la cual ha sido favorecida después de la firma del Tratado de Libre Comercio, y motivada por la distribución de salvadoreños en los EEUU, pues hay un mercado potencial en los EEUU, solamente de salvadoreños. Afirmó que el TLC ofrece la oportunidad de acelerar el ritmo de crecimiento económico y empleo, ampliando la base exportadora y el nivel de inversión. Dijo ser los EEUU el principal socio de Centroamérica y que mismo el NAFTA contribuyó con el aumento de la inversión extranjera en Centroamérica. Sin embargo, ha sido excluido el transporte de los TLC, pero han sido garantizadas las preferencias arancelarias. Resaltó que lo que está ocurriendo en términos de integración comercial por medio de los tratados muy

pronto se extenderá a los demás países del continente. Mencionó Acuerdos firmados con la Unión Europea, los cuales difieren mucho a los demás, debido a las diferencias culturales. Presentó los corredores de Centroamérica y mencionó proyectos de interconexión con Colombia y Venezuela, y el de tránsito libre entre El Salvador, Guatemala y Honduras. Dijo que el proceso de unión aduanera ya está muy avanzado en Centroamérica, y que se puede tomarlo como referencia para las gestiones en otros países. Además, mencionó como objetivos últimos de la integración como siendo: modernizar la planta productiva, renovar la flota, apoyar el desarrollo de la pequeña y mediana empresa y conscientizarlos sobre los beneficios de la asociatividad, con responsabilidad social.

Como cierre, dejó a todos un mensaje de optimismo, en el que la paz, justicia y valores fueron mencionados como agentes de la armonización de todos los pueblos y de su unión.

### 3) Ponencia Chile-México: Repercusión del Transporte de Cargas por Carretera en el Transporte de Pasajeros

El representante de Chile, Lic. Sergio Muñoz, de FENABUS, agradeció la invitación para poner la visión chilena acerca del transporte internacional y saludó a los asistentes. Inició su ponencia informando que, además de los otros tratados regionales de los cuales participa, Chile también tiene un tratado de libre comercio directo con los EEUU, y se dispuso a comentar su repercusión, la cual ha sido el aumento significativo de las exportaciones a los EEUU, lo que le ha beneficiado bastante al país. Internamente, el transporte de carga ha sido muy incrementado por el tratado. Informó que el tratado con la Unión Europea también reflejó un gran desarrollo para el transporte, lo que ha repercutido en el producto interno del país. Mencionó que antes del TLC, el parque vehicular de carga de Chile era de 120.000 camiones y después de este aumento, se han importado más 10.000 camiones, lo que significa que para el segmento de carga, el tratado ha sido altamente positivo. Informó que, por el tratado, los chilenos pueden establecerse con empresa en los EEUU, pues su licencia es reconocida. Hay también cláusulas de salvaguarda, pues como en el caso de México y Centroamérica también hay repercusiones en el mercado interno. Comentó que una tendencia es que la asimetría sea demasiado fuerte, debido a las condiciones de precios y servicios, pero opinó que el nacionalismo no ayuda la integración, pues lo ideal es que todas las empresas puedan acceder a los mercados en igualdad de condiciones.

Pasada la palabra a México, el Director de Transporte de Pasajeros de la CIT, Lic. Arturo Juncos, agradeció a los anfitriones por la hospitalidad, y mencionó la controversia en el segmento de pasajeros, con respecto al TLC, pues el texto prevé un calendario de ejecución que todavía no ha sido cumplido. Mencionó, sin embargo, que la diferencia con el sector de carga es que el sector de pasajeros ve con buenos ojos la posibilidad de adentrar el mercado de los EEUU, pues el servicio y equipos se han desarrollado bastante. El grado de desarrollo del transporte de pasajeros en México es superior al de los EEUU, y por eso el transporte de México sí está interesado en dar servicio de transporte en los EEUU. Dijo que hay calidad de servicios, terminales y equipos de punta con los cuales no hay comparación en los EEUU. Informó que en EEUU hay muchos hispanos, llamados “paisanos” que se utilizan muchísimo del servicio de autobús, diversamente de los americanos, quienes prefieren el transporte aéreo. En temporadas, los hispanos paisanos regresan a México y eso significa un flujo de paisanos

expresivo. Sin embargo, con respecto a la regulación establecida por el TLCAN, para entrar en los EEUU, el país determinó que los autobuses de México deben de ser construidos según las normas de EEUU de construcción de vehículos y los vehículos mexicanos son de tecnología europea, pero ya se está adaptando a las normas para el ingreso a los EEUU para hacer el servicio. Hay una serie de requisitos complejos, pero se está ingiriendo para la adaptación. Las compañías mexicanas son muy competitivas y llevan mucho tiempo en la actividad, lo que contribuye en su calidad. Con Centroamérica, ha habido un memorando de entendimientos muy atractivo en el segmento turístico. Hay intenciones de convenio entre México y el Triangulo del Norte, pero los gobiernos no lo impulsan. Por esta razón ocurre que los transportistas realizan acuerdos entre si mismos para atender a sus propios intereses.

#### 4) Situación del Transporte de Cargas en Argentina

El Secretario General agradeció a los ponientes y pasó la palabra al anfitrión, el Presidente de la CIT por Argentina, Luis Morales, para que hiciera su ponencia acerca de la situación del transporte de cargas en Argentina. El Presidente empezó haciendo una retrospectiva contextual de la situación política y económica para el transportistas. Dijo que hasta 2001, la situación era difícil, las tasas para la renovación de flota eran prohibitivas y la situación política era insostenible. La República Argentina tuvo tres presidentes en menos de siete días y en ese contexto, el Presidente Duhalde aprobó una declaración que causó problemas en varios sectores, especialmente lo de exportación. Había una ausente política nacional del transporte, y no se daba la importancia debida al autotransporte de cargas por carretera. La piratería del asfalto causó el robo de 3000 camiones y causó un perjuicio enorme a las empresas. La diligencia política llevó a la creación de la Ley de Decomiso, debido a la gestión que se hizo junto a los órganos oficiales, después de mucho esfuerzo y tiempo. No había antes controles para garantizar una competencia real entre los operadores del sector. Algunos empresarios han producido exceso de peso en los camiones, para sostenerse en el mercado, lo que causa consecuencias dañinas a la propia actividad. FADEEAC le ha dado mucha importancia a la capacitación, pues hay carencia de choferes calificados, y para eso se han tomado iniciativas para minimizar este problema. La capacitación de los recursos humanos, vislumbrada desde hace 10 años, hoy contempla la seguridad operacional, atención a clientes, entre otros puntos que agregan conocimientos importantes a los choferes. Los tipos de curso que se llevan a cabo en Argentina están entre los mejores del mundo. Cuanto a la infraestructura vial, hay innúmeros problemas, como en los demás países. Otro problema es la competencia desleal dentro del mismo sector y es lo lamentable para los empresarios. Para combatir la tendencia a la marginalidad, se hizo un análisis de problemas de legislación, económicos y de orden y se ha propuesto el Registro Único del Transporte Automotor (R.U.T.A.), el cual ha sido una alternativa para impedir el transporte marginal. 350.000 vehículos ya fueron registrados. Todos los transportistas de carga deben registrarse en el RUTA. Debido a esta conquista, hoy la habilitación debe mencionar la especificación del transporte de carga, debidamente registrado. Se han implantado requisitos a la actividad, como inspección técnica obligatoria, seguro, y el personal tiene que ser autónomo. Este registro está vigente hace 3 años con ese sistema y por primera vez el sector empresario se encarga del registro oficial de los transportistas. Esto pone orden en el sistema, y mismo existiendo los marginales, esto ha marcado una tendencia importante de combate a la marginalidad. En el

tema de seguros, Argentina ya fue declarada de alto riesgo, y eso hace que las compañías de seguros impongan a los transportistas sus condiciones. Por eso FADEEAC ha gestionado con gobierno y consultoría de seguros una póliza de seguros para servir de modelo al gobierno, con más de 20 artículos que garantizan más seguridad a los empresarios. Resaltó que las relaciones entre gobierno y empresarios han que ser complementarias, y el gobierno debe atender a las presiones de los empresarios, debido al peso del transporte en el PIB del país. Enfatizó el reto de la CIT para viabilizar estas presiones en ámbito interamericano. Hay que trabajar intensamente en todos estos temas. Hay que gestionar junto a los Congresos Nacionales, pues el transporte necesita de leyes. Consideró que el tráfico de cabotaje es del propio país. Se debe seguir manteniendo la reserva de mercado a los nacionales en este sentido. Afirmó que todos los transportistas unidos, puestos de acuerdo, trabajando juntos e intercambiando informaciones y defendiendo los mismos valores, dentro de la CIT y otros organismos es de fundamental importancia, que no se debe temer la competencia con otros modos, luchar contra la marginalidad en la competencia interna - el peor enemigo del transportista organizado. Enfatizó que el dador de carga no puede ganar dinero al costo del transportista. Convocó a los países a que defiendan el verdadero empresario de cargas, y que no carguen kilos demás, para no destruir la infraestructura vial y tener que pagar más impuestos por eso.

El Secretario General comentó el éxito de Argentina, con RUTA y Ley de Descomiso. Pasó la palabra al Ecuador para comentar la creación de una Confederación de Transporte uniendo los transportistas.

El Presidente de CIT por Guatemala, Héctor Fajardo, hizo un aparte para manifestar a Argentina su acuerdo y el interés en que el gobierno autorice el registro automotor también en su país, pues en Centroamérica el gobierno se recusa en conferir al sector privado la tarea que consideran de ámbito gubernamental.

El Presidente Morales respondió que ha sido un gran logro, fruto de incansables gestiones, lo de que todo el transportista de carga sea registrado. Por primera vez, se logró que una pequeña parte de la tasa vial, contribuya a un fondo fiduciario que paga el RUTA y la capacitación al transportista. Entre 100 y 150.000 transportistas serán capacitados en 2005, y eso le sale gratis al transportista, pues el impuesto que le es cobrado en el combustible revierte en su propio beneficio.

México pidió la palabra para solicitar información por escrito de los logros de Argentina.

El Secretario General solicitó a Argentina que envíe las informaciones a la CIT, para que la CIT lo difunda a los demás países y felicite al país por los logros.

##### 5) Experiencia Ecuatoriana en la conformación de una Confederación Nacional de Transportistas

El Secretario General entonces pasó la palabra al Director de Transporte Pesado de la CIT Capítulo Ecuador, Carlos Jiménez Santamaría, quien expresó el agradecimiento ecuatoriano a los miembros de la CIT y anfitriones. Expresó además su agrado en conocer las similitudes y problemas enfrentados por los países. La carencia de cultura ciudadana y seguridad jurídica les ha perjudicado al Ecuador como país andino y que hay que buscar políticas comunes entre los transportistas basadas en la unión y comprensión ciudadana, pues el gobierno no tiene idea de lo que pasa a los transportistas. Sugirió etapas de capacitación a choferes y a los empresarios, e informó que están manejando una etapa de capacitación de empresarios, quienes son los choferes que se vuelven empresarios y les falta conocimientos gerenciales. Mencionó el último simposio en Quito, donde fue lanzado el primer manual de costos del transporte del Ecuador. Elogió la gestión de Argentina en acciones para combatir la informalidad.

El Secretario General relató que en la primera visita que hizo al Ecuador, antes de la creación de la CIT, había encuentros separados entre los gremios, pero hoy Ecuador da el ejemplo de unión en una Confederación que abarca los diversos segmentos del sector transporte, la cual también llevó al más alto puesto gubernamental del transporte de Ecuador el expresidente de CIT por Ecuador, Harrison Vizcaíno. Manifestó el gusto de saber sobre las iniciativas exitosas manifestadas por los países miembros. Solicitó que los países se organicen con unión interna y mencionó los tres retos más importantes para el transportista en el continente americano: 1) unión interna. 2) apoyo externo, 3) profesionalización. Dijo que hay que se promover cursos de profesionalización política para que se tenga coraje para tomar espacio en el gobierno. A los Presidentes solicitó que se elija líderes que hablen por todos, promuevan la unión de todos, y contraten personas especializadas y capacitadas. Acordó la creación de la CIT, que ha sido pautada por estos principios. Resaltó que, para una efectiva integración, antes hay que organizarse dentro de cada país.

El Director de CIT Ecuador saludó fraternalmente al Secretario General y pidió que estos consejos se pasen por escrito a la CIT de todos los países, bajo la convicción de que esto va a fomentar la unidad de los transportistas en todos los países. Comentó que esto que está pasando en el Ecuador debe servir de experiencia para que los transportistas ecuatorianos y del continente vengán a unirse más, y a reunir a todos los transportistas para imponerse como gremio. Agradeció el asesoramiento y sugirió que le sea difundido a todos los países miembros por escrito.

El Secretario General reiteró el interés en la visita a los países para reforzar los objetivos y el asesoramiento.

#### 6) Otras proposiciones por parte de los países

El Director del Transporte de Pasajeros, Lic. Juncos, pidió la palabra para decir que en México se ha desarrollado un Diplomado en Administración del Autotransporte de Pasajeros, el cual ya ha formado ya 7 generaciones de titulados, con el soporte de la Universidad Autónoma de México, y ya se difunde en el país a Cancún y ahora a Guadalajara. Sugirió que



se conozca el contenido y pidió que la Secretaría General de la CIT lo difunda a los países miembros de la Cámara. [Solicitó, además que la CIT avale a este diplomado.](#)

El Presidente de la CIT por Brasil, Thiers Fattori Costa, Presidente de Honor de la Confederación Nacional del Transporte – CNT, hizo un aparte y le cedió la palabra a la representante de la NTC & Logística del Brasil, Sonia Rotondo, quien informó que El ATIT – Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre, aplicado al MERCOSUR y referenciado incluso en Venezuela, es un de los Acuerdos más completos del mundo y sería bastante oportuno a los demás países a conocer su contenido. Además, transmitió la propuesta de Brasil de [conocer como el tema del robo de carga está siendo tratado por los demás países, pues solamente tuvieron acceso a la Ley de Decomiso de Argentina, por medio de la FADEEAC.](#)

El Secretario General aceptó las dos proposiciones y afirmó que la Secretaría General difundirá a los países el ATIT y solicitará a los países su experiencia cuanto al robo de cargas.

#### 7) Cierre de la Sesión del 21 de abril del 2005

Antes que el Secretario General hiciera el cierre, el Director del Transporte Carretero de la CIT por Argentina, Martín Sánchez Zinny, pidió a los asistentes que reconsideraran la posibilidad de extender un poco más el evento para el día siguiente, para aprovechar la oportunidad del encuentro y las actividades que ya se habían programado y, además, el poder seguir trabajando en temas de interés común y aguardar a otras delegaciones que todavía no habían llegado. Los países estuvieron de acuerdo en hacer las últimas ponencias, firmar los documentos y hacer el cierre y la foto oficial el día siguiente.

\* \* \*

#### 8) Continuación de la IV Asamblea – 22 de abril del 2005

Abriendo la sección del segundo día, el Secretario General reconoció la presencia de los siguientes países: Argentina, Brasil, Chile, Colombia, El Salvador, Ecuador, Guatemala, México, Nicaragua, Panamá y Venezuela.

Pasó la palabra al Director de Transporte Carretero de la CIT, Martín Sanchez Zinny, quien informó que la EXPOTRADE y la Webpicking, harán disponible en la página [www.fpt.org.ar](http://www.fpt.org.ar) las presentaciones y ponencias del V Congreso y de la CIT.

El Secretario General aprovechó para acordarle a los presentes acerca de la confirmación para la cena.

Convocó el Presidente de la CIT por Colombia a que expresase a los demás la invitación a la realización de la próxima asamblea ordinaria de la CIT en aquel país, lo que hizo con diligencia.

Por unanimidad, se aprobó la próxima Asamblea de la CIT en Colombia. El Secretario General afirmó que la Secretaría estará en contacto con Colombia para coordinar la próxima reunión.

El Presidente Sánchez agradeció la deferencia y reiteró el compromiso de recibir a la V Asamblea de la CIT de la mejor manera posible.

Guatemala preguntó acerca de fechas, y el Secretario General propuso la última quincena de octubre, lo que fue sometido por el Secretario General a votación, pero lo decidido fue coordinar la fecha junto al país anfitrión hasta el fin de mayo, según la conveniencia del anfitrión.

Pasó la palabra al Presidente de la CIT Capítulo Ecuador, Jorge Calderón, quien saludó a todos los presentes calurosamente, y manifestó su gratitud al Secretario General Paulo Caleffi, por la iniciativa de juntar los transportistas en una Cámara Interamericana. En el Ecuador existen 7 modales a través de 7 federaciones, la Federación de Choferes, quien capacita a los choferes, la Federación de las Cooperativas de Transporte, liderada por Henry Gorozabel, la Federación del Transporte Pesado, liderada por Carlos Jiménez, con participación de Carlos Jarrín, la Federación de Taxistas, liderada por Jorge Calderón y las demás federaciones. Acordó la misión a él designada, de unir a todas las Federaciones para trabajar y gestionar en varias reuniones técnicas, analizando las legislaciones para ponerse en acuerdo y cumplir con un sin número de requisitos para conformar la primera Confederación Nacional del Transporte Terrestre en el Ecuador, por la seriedad de la iniciativa, la cual permitió que les autoridades nacionales y seccionales y la prensa les de la atención debida a un sector que sólo hace producir, dentro de las leyes en materia de tránsito y transporte terrestre del Ecuador. Eso possibilitó una lucha contra los impuestos cobrados sobre los transportistas, y fue muy bien visto por la ciudadanía. La Confederación fue la gestora junto al gobierno del proyecto de la creación del Ministerio del Transporte, para que la misma designe quien sería el representante mayor del transporte en el gobierno ecuatoriano. Acordó las dificultades en la política ecuatoriana en los últimos tiempos, en la que el gobierno estuvo en situación muy difícil, debido al que el Presidente de la República fue defenestrado por el público. Manifestó el interés de que se hagan los esfuerzos para que repitan la experiencia del Ecuador con relación a la creación de una Confederación. Manifestó además su gratitud a la CIT por el apoyo en esto y agradeció a la Presidencia de Argentina en calidad de anfitriones y manifestó su comprometimiento con la CIT por la seriedad del trabajo.

El Secretario General preguntó cuáles países que no poseen Ministerio del Transportes, siendo: Panamá, Guatemala, Nicaragua, El Salvador, Ecuador y Argentina.

Preguntó además cuáles países que no poseen un Ministerio específico del Transporte y se manifestó Venezuela, quien tiene un Ministerio de Comunicaciones y Transportes; México, que tiene una Secretaría (equivalente a Ministerio), de Comunicaciones y Transportes.

Guatemala dijo que en el país se está planteando la creación de un Instituto de Transporte, con participación de representantes del sector de transporte, junto con los técnicos de gobierno, para generar políticas de transporte y normas técnicas.

El Secretario General preguntó a los presentes si están de acuerdo [que la CIT plantee junto al gobierno a través de comunicaciones directas del gobierno a los países, con el objeto de fomentar la creación de Ministerios de Transporte en los países que todavía no la tienen. Todos estuvieron de acuerdo.](#)

El Director Sánchez Zinny pidió la palabra para manifestar su acuerdo de [que la CIT gestione junto a las nuevas autoridades, por medio de un documento que se envíe a los organismos de gobierno, de la Cámara Interamericana, explanando las experiencias exitosas.](#)

Ecuador pidió la palabra para expresar que esto les va a dar más valor a la batalla de la creación, pues hace más de tres décadas se luchó por el espacio en el gobierno y ahora con la situación política no se puede perder.

Acto continuo, el Secretario General puso a disposición de los países la palabra para otras manifestaciones. El Salvador sugirió que se repitiera a los países la ponencia de la Sra. Alejandra Efrón acerca del transporte en China, que es muy interesante, de manera breve.

#### 9) Presentación acerca del Transporte en China

La Sra. Alejandra Efrón dijo que la presentación estar disponible en la página 22 del Libro Azul de FPT, y se dispuso a decir como se ha evolucionado el transporte en China y cuál es el futuro del transporte en China. Dijo que la mayor parte del transporte de carga era por ferrocarril. Hoy la distribución de la población se da en las zonas costeras, y se prevé que en futuro más de la mitad de los futuros 1.400 millones de habitantes van a vivir en estas zonas. Los efectos de la polución que ocurrirá debido a esa concentración serán nefastos, y ya se están conduciendo estudios acerca de la disminución del problema. La nueva infraestructura de transporte resulta de políticas de transporte de largo plazo, y los proyectos se realizaron gracias a la apertura hacia capitales privados. Ellos se abren a la parte privada, hacen una invitación a los inversores, aclarando que se trataba de un préstamo institucional. La política ya está llegando a las manos privadas. El gobierno regula y controla. La planificación se divide entre gobierno y la iniciativa privada y las inversiones son generalmente privadas. Los ferrocarriles antes transportaban 80% de la carga, siendo más de 50% de mineros y solo 5 de granos. Hoy el tipo de mercaderías son de consumo masivo, comerciadas con todos los países capitalistas. La infraestructura también pasó a manos privadas. Las inversiones son muy grandes. Tienen distintas autopistas, con estructura de tronco alimentador anteriormente y hoy de círculos. Hay vehículos a nafta y a gasoil, en una flota de 15 millones de vehículos. Estos números son variables, pues no hay estadísticas oficiales. La flota de pesados aumentó 4 veces, y la de livianos, en 3 veces. A partir de 2005 los pesados y medianos deben ser construídos a diesel, y según estudios, habrá un aumento hacia el 2030 de pesados y livianos y una disminución radical de medianos y utilitarios. Están haciendo en el campo político gestiones para expandir la infraestructura en el oeste del país. Como conclusión el sistema ha sufrido cambios radicales, un aumento expresivo en la flota, y una creciente dependencia del petróleo externo. Por último, están muy preocupados con el medio ambiente, laborando en el desarrollo de combustibles alternativos, junto con las joint ventures internacionales. El

compromiso que China tuvo con respecto al transporte y distribución es que podían entrar empresas extranjeras hasta el 49% de participación accionario hasta que ingresaran en la OMC, y después, gradualmente, hasta la participación total. La prioridad, sin embargo es el beneficio del pueblo chino.

10) Debate acerca del tiempo máximo de conducción por parte de los choferes

Brasil pidió la palabra para acordarle a los países acerca de la [consulta de robo de cargas, sugiriendo que los países contesten y las informaciones sean publicadas en el sitio de la CIT en Internet](#). Otra cuestión es el medio ambiente, pues en Brasil hay multas muy altas. El tiempo máximo de conducción en el transporte también es un tema de interés.

El Secretario General preguntó a los países cuales países tienen reglamentación de tiempo máximo de conducción, y respondieron: Venezuela, Chile, México y Colombia. El Presidente Morales solicitó que los países explicaran sobre como se hizo la reglamentación, si por reglamento de sindicato o por ley. Colombia respondió que se están estableciendo por el gobierno las competencias. Chile respondió que la OIT en 1950 reglamentó la conducción de 5 horas con descanso de 2 horas. En Chile se adoptó esta normativa, y el descanso de 8 horas entre una y otra. Hoy están con un límite de 180 horas en el mes, y eso ha causado una serie de complicaciones al transporte. El Chile está introduciendo un aparato a bordo que se incorpora al GPS, para centralizar el control de los conductores de autobuses, online, con un display interior. México dijo ser similar su experiencia a la de Chile, 2 horas, con descanso de 15 minutos, después 2 horas, con descanso de 1 hora y posteriormente otro turno de 2 horas con descanso de 15 minutos. Es una ley de México consultar a las cámaras sobre estas consultas, pero en este asunto, no ocurrió la consulta y tampoco difusión. Por eso hoy no ocurre esta norma en la práctica. La Cámara se opuso a este documento, pero las autoridades pueden aplicar penalidades. El Presidente Morales de Argentina preguntó si esto se aplica tanto para pasajeros como para cargas, y México respondió que sí, para ambos, pero no hay suficientes paradores para corroborar la exigencia del descanso. El operador mismo es que cambia la bitácora, lo que no garantiza la validez de la información. El Presidente Almanza dijo que la tendencia es que va hacia las normas de los tratados con Estados Unidos.

El Secretario General pasó la palabra a Venezuela, quien dijo que por el Art. 58, en la Ley de Tránsito de Transporte Terrestre, de 10 horas, en cuanto a transporte de pasajeros y no de carga, sino a través de las normas de OIT. Fallas mecánicas y accidentes de tránsito están vinculadas a la utilización de medicamentos para mantener la conducción por largos períodos. Lo que no está funcionando es el control por parte de las autoridades.

Brasil pidió la palabra para observar que el Proyecto de Ley acerca de eso viene del Poder Ejecutivo. La cuestión de la infraestructura para atender el transporte de carga es de enorme importancia y se debe darle la debida atención.

Chile sugirió que [se entre contacto con la OIT acerca del tema](#), pues la institución es de empresarios y no de trabajadores y a veces hay discrepancias. Se exigió al gobierno de Chile construir espacio para el descanso de los conductores. Generalmente no descansan lo

suficiente y ocurren accidentes. Se debe modificar la legislación para adaptarla a buenas condiciones.

El Presidente Fattori Costa, de Brasil, reconoció la importancia del asunto y opinó que no se debe considerar apenas soluciones locales sin considerar las recomendaciones de OIT, que son sometidas a la aprobación y aceptación de los países. Sugirió [que las propuestas de los gobiernos sean pautadas sobre las recomendaciones de OIT](#), y que las entidades de transporte conozcan las recomendaciones y hagan sus propuestas de acuerdo con lo que ya existe.

Resaltó que los gobiernos están abiertos a [propuestas concretas y viables y recomendó que sí sean presentadas a los gobiernos](#).

El Salvador propuso [que la CIT divulgue la tendencia de los países. El Secretario estuvo de acuerdo y se comprometió a que la CIT haga disponible las leyes de los países y el reglamento de la OIT](#).

Argentina propuso que este tema sea retomado en la próxima reunión de la CIT, lo que fue aceptado por la Secretaría General.

#### 11) Presentación acerca del MERCOSUR y ALCA

México pidió la palabra para responder a los países la visión mexicana acerca del MERCOSUR y ALCA. Leyó la visión, mencionando el contexto de la firma de los tratados y su convicción de que el más ambicioso es el Área de Libre Comercio de las Américas. Acerca del MERCOSUR, subrayó los principios que nortearon la creación del bloque, y sus objetivos.

Nada más habiendo a tratar, el Secretario-General agradeció la propuesta de continuidad de la reunión, que ha sido productiva, agradeció a los anfitriones y declaró cerrada la IV Asamblea Ordinaria de la CIT, y determinó el cierre del acta, la cual firmó y yo, Felicia Vilela, Directora Ejecutiva, la he escrito y la firmo.

Buenos Aires, Argentina, 22 de abril del 2005.

---

PAULO VICENTE CALEFFI  
SECRETARIO-GENERAL – CIT

---

FELICIA LOUZADA VILELA  
DIRECTORA EJECUTIVA – CIT