

**ACTA DE LA 7ª ASAMBLEA ORDINARIA DE LA
CÁMARA INTERAMERICANA DE TRANSPORTES
2 al 4 DE MAYO DEL 2007 – CIUDAD GUATEMALA**

A los dos días del mes de mayo de 2007, a las 10:00 horas, en el Gran Salón Pintores del Hotel Westin Camino Real, en la ciudad de Guatemala, se reunió en Asamblea el Consejo de Representantes de la CÁMARA INTERAMERICANA DE TRANSPORTES – CIT, estando presentes los delegados de 11 países: ARGENTINA, BRASIL, COSTA RICA, ECUADOR, EL SALVADOR, GUATEMALA, HONDURAS, MÉXICO, NICARAGUA y PANAMÁ.

PRIMER DÍA – 2 DE MAYO DE 2007

1) APERTURA DE LA ASAMBLEA

Compuso la mesa directiva el Presidente de la ATI – Asociación de Transportistas Internacionales de Guatemala, Julio Artemio Juarez Morán, el SECRETARIO GENERAL de la CIT, Paulo Caleffi, la Directora Ejecutiva de la Secretaría General de la CIT, Sra. Felicia Vilela, y el Director General de Transportes de Guatemala, Ing. Carlos Quesada.

Iniciando la Asamblea, el Presidente de la ATI, Julio Artemio Juarez Morán, agradeció la presencia de todos y les dio las bienvenidas a Guatemala. Acto continuo, pasó la palabra al Ing. Carlos Quesada, Director General de Transporte de Guatemala, quien también expresó sus saludos a todos y mencionó la importancia de iniciativas conjuntas entre el sector privado y el gubernamental. Enseguida, el SECRETARIO GENERAL reconoció la presencia de 8 países, estando todavía ausentes en el inicio de la Asamblea El Salvador y Colombia.

Habiendo reconocido las presencias de los países, inauguró el Consejo de Representantes, y solicitó a la Sra. Felicia Vilela que presentase los informes y la pauta formal de la Secretaría General de la CIT.

2) INFORMES

Dando inicio a su presentación, la Sra. Felicia Vilela hizo los siguientes informes:

- a. Ausencias justificadas: Paraguay y Perú (incluso con la desistencia de anfitriónar la próxima Asamblea de la CIT)
- b. Ausencias justificadas de los organismos internacionales conveniados: ALADI
- c. Cambio de dirección de la CIT en Brasilia – vigente a partir de agosto/2007

3) PAUTA FORMAL

En la pauta formal sometida a la aprobación del Consejo de Representantes, fueron votados los siguientes puntos:

- a. **Ratificación de la Afiliación de la CNTPE – Cámara Nacional del Transporte Pesado del Ecuador – aprobada por 9 votos a 1**
- b. **Cambio Estatutario (Sección 3, Art. 28) – inclusión de especificación de los miembros del Consejo Fiscal: “El Consejo Fiscal será constituido por 04 (cuatro) miembros DEL PAÍS DE LA SEDE PERMANENTE DE LA CIT y sus respectivos suplentes, nombrados por el Consejo de Representantes y serán posesionados junto con el Directorio, tendrán un mandato de 02 (dos) años, pudiendo ser ratificado por una sola vez” – aprobado por 9 votos a 1.**

4) REPORTE ANUAL DE LA SECRETARÍA GENERAL DE LA CIT

Adicionalmente, la Sra. Felicia Vilela hizo una presentación de las acciones generales de CIT en 2006, como la realización de la VI Asamblea en Medellín, Colombia, los temas tratados en aquella ocasión, las gestiones junto a los gobiernos para ejecutar propuestas de aquella Asamblea, participación en foros internacionales, como la CIP (Comisión Interamericana de Puertos de la OEA), CRIAS (Comité de Rutas de Integración de América del Sur), Cúpula Social del MERCOSUR, y los Cursos realizados y certificados por la SECRETARÍO GENERAL-CIT: CELTEM (Certificate in Logistics and Transportation for the Executive Manager, desarrollado con la Universidad de Miami); GETRAM (Postgrado en Gerencia Ejecutiva de Transporte y Movilización, con el Ejército Brasileño); Certificación de CIT al Diplomado en Autotransporte de Pasajeros (desarrollado por CANAPAT – México, con la Universidad Autónoma de México), y reconocimiento de la capacitación técnica de choferes de camiones emprendida por el CENTRONOR-Brasil. También fueron presentadas síntesis de los informes anuales de Brasil, México, Perú y Uruguay.

5) PLAN DE ACCIONES INSTITUCIONALES PARA EL 2007

Habiendo concluido la presentación del reporte anual, la Sra. Felicia presentó los puntos principales del Plan de Acciones institucionales de la CIT para el 2007, compuesto de los siguientes puntos:

- Registro en OEA (ya solicitado y acogido por la OEA, a ser sometido al Consejo de participación de la Sociedad Civil (CISC)) y ONU
- Divulgación de trabajos y artículos técnicos resultantes de cursos CIT
- Divulgar acciones de capacitación – quedó determinado que los países que tienen acciones las van a informar a la SECRETARÍO GENERAL, para que los demás países tengan conocimiento y soliciten, de acuerdo con su necesidad nacional, apoyo técnico de miembros de los países.
- Visitas institucionales a TODOS los Capítulos – Realizadas, excepto a Aruba, Cuba, Curacao y México
- Apoyo a los gremios
- Participación en foros internacionales
- Actuación junto a gobiernos
- Reforzar cooperaciones ya establecidas
- Buscar representación en países no miembros o reactivar representaciones inactivas
- Consolidar representación de Curaçao
- Aprimorar estructura física y de recursos humanos
- Cumplir y hacer cumplir el Estatuto Social

Después de las determinaciones en algunos puntos, el Plan fue sometido a la votación por el Consejo y fue aprobado por unanimidad.

6) COMBUSTIBLES ORGÁNICOS Y ALTERNATIVOS

El SECRETARÍO GENERAL introdujo el tema de combustibles orgánicos y alternativos, mencionando que con las nuevas demandas, habrá oportunidades nuevas para el transporte terrestre de combustibles, y además que todos los países tienen condiciones de usar combustibles orgánicos por todos los países.

Para empezar a tratar los temas de la Asamblea, el SECRETARIO GENERAL convocó al Señor Roberto Gallardo Gomez, Director Consultivo de la Cámara Interamericana de Transportes, para que hiciera la presentación del tema, lo que hizo, explicando los tipos de combustibles, sus características, proyectos actuales, precio del diesel en algunos países, y noticias acerca del tema.

NICARAGUA (CNT) - Informó que en aquel país se empezó una producción de combustibles alternativos artesanales por empresarios individuales, en pequeñas cantidades (aprox. 15000 litros diarios). Dijo que quieren financiar la visita de un técnico brasileño para evaluar la factibilidad económica y técnica de la producción de biodiesel alrededor del sector de transportes (cerca de 200 transportistas).

El SECRETARIO GENERAL solicitó a los países quienes no informaron precios de combustibles que lo hagan para que se pueda completar la tabla comparativa de los países miembros.

ARGENTINA (CATAC) – Alertó acerca de la dificultad de implementar estaciones de servicio con otros combustibles e implementar cambios en motores. Dijo que el transporte urbano es el segmento que más poluye y se debe buscar a quienes más poluyen a que tomen providencias.

EL SALVADOR – Informó que el precio del biodiesel en aquel país es el mismo del diesel, y que se está buscando una cultura de uso de combustibles alternativos. Dijo además que se hizo un análisis de qué cantidad de tierra sería necesaria para producir el biodiesel, y se concluyó que en ese aspecto sería muy poca la producción. Sugirió que la CIT encabeze un proyecto regional donde los países pudieran visitar El Salvador y mirar el caso del país, para desarrollar sus iniciativas.

El SECRETARIO GENERAL comentó que grandes refinarias reciben el combustibles de petróleo por navieras, pero con los combustibles orgánicos se necesitará primeramente del transporte por carreteras, debido a la producción, por eso hay oportunidades a los transportistas. Comentó que frente al contexto de que en 10 años el uso difundido de biodiesel será una realidad, resta saber qué como los transportistas deberán planear los cambios en sus equipos en mediano plazo, para planificar inversiones. Afirmó que todavía no está cierto si serán necesarios cambios en los equipos, pero es una tendencia.

ARGENTINA (FPT) – Llamó a la reflexión acerca del tema, y recordó la posición actual de los gobiernos favorables a nuevos combustibles, pero las petroleras garantizan que aún hay reservas. Dijo que se marcha hacia el hidrógeno, pero todavía no hay tecnología suficiente a niveles industriales para abastecer una población. Además enfatizó que acerca de los combustibles orgánicos, hay que conocer y acceder a los tipos que sean más productivos, pues hay diferencias en rendimiento.

No habiendo propuestas a votar, o manifestaciones por parte de los países miembros, se cerró el tema, manteniéndose las sugerencias expresadas.

7) MEDIO AMBIENTE

El SECRETARIO GENERAL introdujo el tema llamando los países miembros a la reflexión acerca de actitudes que favorezcan el medioambiente, pues los transportistas pueden ser imputados como causadores del daño al medio ambiente y el cambio climático, y pidió al Sr. Roberto Gallardo que presentara un panorama de las principales cuestiones relacionadas con el medio ambiente, en la

actualidad, lo que él hizo, informando los principales problemas relacionados al daño al medio ambiente, estadísticas acerca de la polución por parte de los modos de transporte, reflexiones e informaciones generales acerca de algunos proyectos vigentes en el sector, como los proyectos Despolluir y Economizar, de Brasil.

Acerca del Proyecto Economizar, el SECRETARIO GENERAL complementó que los gremios brasileños recibieron vehículos de evaluación y certificación de los vehículos de los transportadores para que certifiquen el nivel de polución de los vehículos de los transportadores, en niveles seguros para el medio ambiente y que lleven a una economía de combustible. Mencionó además el Programa CONPET en la Escuela para la concienciación de los operadores, el Programa TRANSPORTAR, para ayudar a los transportadores de combustibles tener seguridad, economía y menor impacto al medio ambiente. Además, conclamó a los gremios que desarrollen programas como estos.

ARGENTINA (CATAC) – Acordó a los presentes que ya hace mucho tiempo que hay iniciativas a nuevos combustibles y que se hay que desarrollar el tema.

El SECRETARIO GENERAL lanzó algunas preguntas para reflexión: ¿Cómo minimizar la acción de nuestros vehículos en el daño el medio ambiente? ¿Cómo disminuir la imagen negativa? Señalizó los ejemplos de Brasil, con el Proyecto Despolluir, y la acción con las escuelas (CONPET).

NICARAGUA(FETRACANIC) – Reconoció que es un problema con connotaciones geopolíticas, y que ya existen 2 propuestas: la de Chávez y del Plan Puebla Panamá (Venezuela x EE.UU.). Sostuvo que la producción de biocombustibles generaría empleo en el sector campesino en el país. Dijo que hay suficiente terreno para el cultivo de subsistencia y agricultura para biocombustibles. La experiencia de biodiesel artesanal es exitosa, pues el costo es de 50% al del diesel, y puede bajar mucho más, en gran escala. Les parece una buena oportunidad.

El SECRETARIO GENERAL puso en votación si **puede la CIT pedir que, junto a los gobiernos y a la iniciativa privada, se proporcione a los transportistas de personas y carga una certificación de compromisos ambientales. Aprobado por unanimidad.**

Otra propuesta que puso el SECRETARIO GENERAL en votación fue la de que **junto a las escuelas se hagan acciones de concienciación de las actitudes de los transportistas en relación a la preservación del medio ambiente. Aprobado por unanimidad.**

ARGENTINA (FADEEAC) – Afirmó que la contaminación es una responsabilidad de todos los países. Quién contamina y cómo se contamina es un debate interno de los países. Todos los países tienen los mismo problemas con respecto a la contaminación, también debido a la antigüedad de la flota (promedio 16 años). Los vehículos pasan de su vida útil, y la competencia es fuerte. Informó que en Argentina lograron que el gobierno establezca una línea de financiamiento para la renovación de flota, pues el Presidente Kirchner llevó en consideración la cuestión. Resaltó que en aquel país la meta es bajar el promedio de antigüedad a 10 años. Informó aún que de 2008 a 2017 se aprobó una línea de financiamiento de 500,000.00 dólares.

El SECRETARIO GENERAL reconoció que las relaciones gubernamentales de Argentina son ejemplares y conclamó a que todos los países aprovechen este ejemplo.

8) SEGURIDAD

Retomando los trabajos del primer día por la tarde, el SECRETARIO GENERAL mencionó la ausencia del Sr. Julio Artemio Juarez y su reemplazo en la Asamblea por su asesor Marco Araujo. Enseguida, pasó la palabra al Señor Roberto Gallardo para que presentara el tema de seguridad, lo que hizo, presentando elementos generalmente utilizados en la gestión de riesgo y algunos datos estadísticos.

El SECRETARIO GENERAL mencionó que el tema ya ha sido presentado 2 veces en el ámbito de la CIT y que la experiencia argentina es ejemplar, pero la razón de tratar nuevamente el tema es un nuevo enfoque. Mencionó además una medida muy práctica y sin costos en ejecución en Brasil. En las carreteras utilizadas, se hizo una sociedad de diferentes gremios con empresas ubicadas en la región de los robos y asaltos, para que cuando un camión tuviera problemas, apretara una tecla del celular, conectado a teléfonos de empresas de la región, las cuales enviaban vehículos particulares para acompañar los delitos a la distancia y denunciarlos a las autoridades, pero parcialmente, pero hay corrupción en la policía.

ECUADOR (CNTPE) – Consideró valiosísima la información, pero informó que lamentablemente las legislaciones de los países son diferentes. Sugirió que se homologuen leyes al respecto. Dijo que el problema es que los delincuentes son capturados, pero después de 3 días son liberados por falta de pruebas, y los crímenes siguen impunes. Sostuvo que hay que indicar a las autoridades que los robos y asaltos son problemas sociales, y que la única manera de erradicar el problema es dar empleo y producción.

El SECRETARIO GENERAL mencionó que la ley mejor utilizada fue la Argentina (Ley de Decomiso), entregada al gobierno brasileño de forma oficial como referencia para la seguridad en aquel país. Por parte de la CIT, la acción sugerida es una estrategia de organización de la sociedad contra el crimen, y no es el crimen que es organizado, es la sociedad que está desorganizada, y que los gobiernos no van a erradicar el crimen, por eso hay que adoptar soluciones prácticas.

ARGENTINA (FADEEAC)– Informó que el robo aumentó mucho en Argentina, y se trató de crear una ley para apenar al comprador de la mercadería robada, pues cuando se ataca la demanda, se combate el delito. Enfatizó que los gobiernos, las fuerzas de seguridad y los trabajadores tienen que unirse en un solo esfuerzo. Puso a la disposición de los países la Ley, y dijo que los gremios han que trabajar junto con las otras entidades involucradas.

ECUADOR (FENATRAPE)– Reconoció la eficiencia de la ley argentina, pero informó que el contexto ecuatoriano es diverso, pues la impunidad prevalece. El presupuesto de seguridad en Ecuador fue comprometido con otras cosas.

El SECRETARIO GENERAL dijo que no se volverá al asunto, pues todos los casos y alternativas prácticos fueron presentados, y que serían un complemento a todo lo que fue dicho en ocasiones anteriores.

9) TRIBUTACIÓN: PEAJES

Siguiendo con el programa, convocó al Sr. Gallardo a que hiciera la presentación del tema Peajes. El Sr. Gallardo hizo una presentación didáctica acerca de los objetivos de financiamiento de los peajes y sus tipos. Mencionó la falta de estandarización de cobros, cantidad de peajes, y diferencias en el

sistema de cobros por parte de concesionarias. Fueron también presentados datos de Perú, México, Chile y Brasil.

ARGENTINA (CATAC) – Mencionó que en aquel país el transporte reglamentado por el RUTA, y que **hay que trabajar con los gobiernos para que los peajes sean nulos o de muy bajo costo, pues el transporte es estratégico para las naciones y el transporte siempre es lo más onerado además de todos los costos con los cuales normalmente tiene que arcar. La lucha de Argentina, ya con algún progreso es que los transportistas registrados por el RUTA tengan el peaje gratis.**

ECUADOR (CNTPE) – Opinó que cuando existe un marco tarifario, se puede tratar con los gobiernos criterios que beneficien los transportadores y controlen los peajes. En Guayaquil se cobraba 5 dólares por peaje y después de un estudio gubernamental se encontró que el costo real era 75 centavos de dólar, y entonces se determinó que el peaje tuviera un costo máximo de 1 dólar.

El Sr. Gallardo completó que 25% de los peajes son tributos y 47% es costo real en los peajes brasileños.

El SECRETARIO GENERAL reforzó que el gobierno brasileño ya está ganando con los 25% de tributos y no tiene inversiones en las concesiones. Enfatizó que el asunto peaje es una cuestión social y no solamente económica. Las concesionarias tienen ganancias indirectas (publicidad, gasolineras) y no es justo que solamente los transportadores paguen por el todo y ellas sigan lucrando. Dijo que **la recomendación de CIT es que los países traten de lograr la transparencia de las concesiones de los costos e ingresos de su contabilidad.** Hay gobiernos municipales mancomunados con las concesiones y las protegen.

ECUADOR (FENATRAPE) – Afirmó que en Ecuador es grave que no se pueda deducir los costos de peajes del impuesto de renta.

MÉXICO (CANACAR) - Considera que la infraestructura es necesaria, pero las autopistas de México son las más caras del mundo, y hay una acreditación de 6% a los transportistas, pero que se redujo a 4%. No están de acuerdo con el hecho de que se recibe una alta cantidad de dinero y el mantenimiento no va de acuerdo con las necesidades reales de las autopistas. Informó que muchas autopistas fueron devueltas al gobierno, y se dice que con los peajes se van a construir más carreteras en medio plazo, pero están atentos a como eso se va a dar.

El SECRETARIO GENERAL opinó que la visión del gobierno está equivocada, pues los costos de peaje tienen que ser invertidos inmediatamente. Además, se cobra por todos los viajes de camión en ida y regreso, mismo que el camión regrese vacío.

GUATEMALA (ATI) – Solicitó información acerca del ejemplo argentino de relaciones gubernamentales, pues se necesita una metodología de expropiación de tramos carreteros de urgencia nacional.

ECUADOR (FENACOTIP) – Informó que hubo unas confrontaciones con el gobierno, pues el gobierno construye la vía y la entrega al concesionaria. La concesionaria mantiene muy mal las carreteras, con material de pésima calidad, y en un tramo de 300 km se llega a pagar 48 dólares solo de ida.

ARGENTINA (FADEEAC) – Sostuvo que los transportistas deben exigir cada vez más mejores rutas a los gobiernos. En los últimos años se dice que solamente con peaje se mantienen rutas, pero eso no es verdad, pues sí se puede hacer rutas nuevas sin los peajes, solamente con impuestos pagos. Enfatizó que el transporte es un bien de trabajo y no de lucro, por eso no se debe cobrar del transportador peajes, pues el trabajo del transporte favorece la economía del país en su conjunto. No importa en cual país el costo del peaje es más caro. **Recomendó que todos los países defiendan la idea de que el transporte es un bien de trabajo, no es un bien de lucro para los gobiernos y concesionarias.**

El SECRETARIO GENERAL llamó a la reflexión: ¿a quién le interesa que los costos de peaje sean altos a los transportadores? Planteó que es obvio que los costos mayores de peaje favorecen el transporte aéreo, y el transporte ferroviario, y que hay que se tener fuerza política no contra los otros modos de transporte, pero no es justo que un modo de transporte subsidie el interés de los otros.

ECUADOR (FENATRAPE) - Sugirió crear un fondo vial para el mejoramiento vial y del parque automotor. Informó que en Ecuador, si hay algún problema causado al transportista por la mala condición de la carretera, las concesionarias no asumen responsabilidad ninguna.

PANAMÁ (ATCC) – Informó que en aquel país se paga 0,25 centavos de dólar por km de ruta, y sería interesante conocer el ejemplo argentino.

El SECRETARIO GENERAL reconoció que el asunto es de interés general, pero hay que **comenzar en todos los países lo mismo, actitudes concretas que los gobiernos sentirán. Antes que la CIT se manifieste a los países, cada Capítulo tiene que buscar informaciones acerca de costos e ingresos de las concesionarias para que los costos ocultos aparezcan.**

10) AMENAZAS DE SUSTITUCIÓN DE MODOS DE TRANSPORTE, Y RELACIÓN ENTRE EL TRANSPORTADOR Y EL OPERADOR LOGÍSTICO

Pasando al punto siguiente del Programa – Intermodalidad y sustitución de modos de transporte – el SECRETARIO GENERAL pasó la palabra al Sr. Gallardo, para presentar el tema. El Sr. Gallardo presentó los desequilibrios en matrices de transporte y sus consecuencias para las economías y para el sector de transportes. Además expuso factores de inseguridad vial. Incluso presentó concepciones de intermodalidad y las diferencias en los costos de transporte por modo, siempre explicitando que el transporte terrestre es lo más costoso. También explanó la importancia de los terminales y conceptos básicos.

El SECRETARIO GENERAL hizo una presentación acerca del tema “De la empresa de transporte al Operador Logístico”, mencionando el caso de sustitución de modos de transporte del transporte terrestre de pasajeros al aéreo. Informó que muchas empresas de autobús cerraron sus puertas pues no pueden competir con el aéreo. Mencionó que la empresa brasileña de aviación GOL es de propiedad de un empresario de transporte de pasajeros, quien mirando la sustitución del transporte terrestre de pasajeros por el transporte aéreo, empezó la competencia del modo aéreo con el terrestre de propiedad de él mismo. Computó que los grandes operadores logísticos son 6 empresas en el mundo: FEDEX, UPS, DHL, TNT, RYDER y otra. Tienen contratos globales con grandes empresas multinacionales, y los transportistas no pueden ser contratados directamente por las empresas pues ellas tienen contratos con estos operadores. Además, estos operadores están realizando el transporte, comprando flotas de vehículos y sustituyendo las empresas de transporte. Mencionó también el caso de que se está estudiando la privatización de los Correos de Brasil, y la competencia internacional

quien la ganará será un de estos operadores, pues tienen una flota y estructura mayor de la que todos los transportadores brasileños. Presentó entonces un estudio hecho por la consultoría Intelog Brasil, acerca de las diferencias entre empresa de transporte y operador logístico. Enfatizó la **recomendación de que los gremios incluyan en sus denominaciones y actividades el término logística, aunque la base sea el transporte. Resaltó que hay que pensar que los transportadores de hoy serán los proveedores de servicio a los operadores logísticos de mañana.** Abriendo el debate, pidió la palabra ECUADOR (FENATRAPE) que ve con mucha preocupación el tema, pues se trata de una amenaza real, y es favorable a una reserva de mercado a los transportistas.

ARGENTINA (ATACI) – Les acordó a los presentes que hay otro sistema logístico puro del distribuidor de carga, quien no hace el transporte

EL SALVADOR (ASETCA) – Informó que allá impulsan la formación de una cámara logística – formada por dadores de cargas, almacenes, couriers, transportistas y agentes de aduana – pues muchos de los clientes no están contentos con la cadena de abastecimiento como se está desarrollando, y existe el ofrecimiento del gobierno a los operadores internacionales para que entren en el país y tomen el mercado. Por eso la cámara fue creada. Dijo que se promueve también la cultura de la tercerización, para que las empresas de transporte no sean desplazadas, sino tecnificadas, calificadas para poder tener su propia operación logística y así actuar en el sector de transporte. Los gobiernos están interesados en crear plataformas logísticas regionales manejadas por los grandes grupos. Informó que en aquel país se creó un comité de modernización de aduanas, donde participaban todos los operadores, cámara de comercio, industria, para tratar de los intereses. Mencionó que DHL forma parte de una Cámara de transporte y está en las juntas directivas. Es política de DHL que los transportadores también hagan parte de esas juntas.

NICARAGUA (FETRACANIC) – Mencionó que los operadores logísticos son las navieras, y que los grandes grupos no tienen tanta influencia allá. Dijo que las navieras fueron reguladas para que no tuvieran tractocamiones, por medio de una ley que se reformó recientemente. Sugirió que también los centroamericanos deberían crear una empresa logística centroamericana para mejorar la capacidad de aprovechamiento dinámico del transporte de carga, para evitar viajes sin carga. Opinó que no se debe pensar que el mercado debe ir a la empresa, sino que la empresa debe adaptarse al mercado.

El SECRETARIO GENERAL sostuvo que el concepto de operador logístico no es conocido. La forma sugerida por Nicaragua sería una estrategia empresarial, pero los conceptos de operador logísticos van allá de eso.

MÉXICO (CANACAR) – Reconoció que el concepto de logística tiene cada vez más vigencia en los países, pero que el problema es que se trata de una actividad que todavía no está reglamentada, y empresas extranjeras están prácticamente incurriendo en simulaciones, haciendo lo que está reservado a los transportistas mexicanos. En EE.UU. son como empresas transportistas y en México bajo la denominación “operador logístico” ejecutan el servicio de transporte, y se apropian de los clientes del sector. En México se ha insistido **que estas figuras sean reglamentadas y que sean consideradas un servicio auxiliar al de transporte y decir donde si y donde no pueden participar.**

El SECRETARIO GENERAL estuvo de acuerdo con que en México la ley prohíbe por un lado y permite por otro.

PANAMÁ (ATCC) – Informó que se creó una comisión de transporte multimodal, para la creación de leyes de protección a los pequeños transportistas. Dijo que no sólo las operadoras logísticas están tomando el espacio, como también ya intentarían hacer una ley que los protegiera en Panamá, pero afortunadamente no lograron hacerlo, debido a que los transportistas las impidieron.

ECUADOR (CNTPE) – Saludó al SECRETARIO GENERAL por abordar este temas que están viviendo los transportistas. Enfatizó que la defensa del sector transporte se debe hacerla antes y no después de las consecuencias. Hay que enfrentar el desafío con competitividad, y hacer el mismo servicio que ellos hacen. La CIT debe ayudar a los transportistas asesorándoles. Las empresas navieras también ya están comprando vehículos para hacer el transporte de puerta a puerta. Si los transportadores no tratan del asunto, van a volverse empleados de los grandes grupos transnacionales. Felicitó al SECRETARIO GENERAL por el tema.

ARGENTINA (CATAC) – Acordó del histórico de la logística (romaneo). Informó que en Argentina Ryder intentó comprar un puerto, compró camiones, pero salió al final sucumbiendo al transporte individual. Dijo que no hay transporte que no tenga fletero, y que las empresas no van a comprar los camiones, es más fácil obtener un fletero que haga el servicio y usar los camiones de terceros. La logística la hacen los transportadores, desde hace 40 años. Opinó que ninguna empresa puede competir sola. Se debe de estar unidos y compitiendo por el transporte.

BRASIL (CNT) - Estuvo de acuerdo que el asunto logística es de extrema importancia. Reconoció que lo que se hacen los operadores logísticos hoy es bajar los precios, buscar los clientes de las empresas de transporte, ofrecer precio mejor, sacar los clientes de las empresas. Enfatizó que hay que haber una forma de combatir este tipo de competencia, y eso sería establecer claramente cual es la actividad de una empresa de logística, y no debe ser simplemente tomar la carga y entregarla, pues eso las empresas de transporte ya lo hacen y muy bien. La forma de combatir quizá fuera definir la forma de servicio logístico, y distinguirse por el mismo, no solamente bajar precios, pues en poco tiempo muchas empresas de transporte cerrarán puertas si no combaten el problema adaptándose.

HONDURAS (CATRACHO) – Opinó que las empresas navieras logísticas buscan captar el cliente, captar la carga, manejar el precio y explotar el transporte. Es importante involucrar a todos los actores del proceso logístico, y el transporte de carga debe tener el control. La CIT no puede interferir en cuestiones nacionales, pero puede buscar la unión gremial en cada uno de los países.

GUATEMALA (CATRANSCA). – Dijo que es importante analizar que el transporte ha sido relegado al segundo plano en el proceso logístico, y es la parte donde más se invierte en la cadena de abastecimiento. **Sugirió un estudio de cómo pueden los transportistas no ser desplazados en ese escenario de competencia.**

El SECRETARIO GENERAL dijo que es muy difícil combatir esta situación con leyes, pues las mismas se cambian, y los intereses económicos industriales, agrícolas se sobreponen a estos problemas.

ECUADOR (FENATRAPE) – Dijo que todas las personas en CIT tienen liderazgo, y que se debe enfocar en soluciones para el empresario grande y también al pequeño. Justo el empresario grande debe tener políticas al pequeño. Sugirió que primero se establezca una estadística del parque automotor de cada país, e invertir en cursos de capacitación para comprender que las alianzas son las únicas formas de fortalecer a los transportadores.

ARGENTINA (FADEEAC) – Opinó que se debe de establecer la diferencia entre las empresas grandes y el transportista nacional. Este último, si piensa que sobrevivirá solamente con transporte, está confundido. **Los operadores están ganando espacio porque los transportistas todavía no se organizaron para ofrecer los servicios necesarios al cliente que las grandes empresas ofrecen. No hay que tenerle miedo a la logística, sino volverse en operadores logísticos. Y al extranjero, reglamentarlo, para que no perjudique al transporte nacional y a los operadores logísticos nacionales.**

El SECRETARIO GENERAL reconoció que Argentina está correcta en su posición y es esta la posición de la CIT.

ECUADOR (CNTPE) – Mencionó el caso de las empresas quienes ya han invertido en varios servicios logísticos agregados al servicio de transporte, pero las grandes empresas tienen grandes plantas y toman el transporte regional. Piensa que **lo que se debe procurar es tratar de unirse con otras empresas que hagan lo mismo en cada país. Por más eficientes que sean los transportistas, sino no se unen, van a ser sustituidos en el mercado.**

El SECRETARIO GENERAL informó que **el estudio de CIT será hecho disponible en un CD con fotos y comunicado de prensa y también en el sitio web.**

Cerrando los trabajos del día, transmitió la invitación a la Cena ofrecida por FECATRANS y convocó a todos para la foto oficial.

SEGUNDO DÍA – 03 DE MAYO DE 2007

11) PROPUESTAS PARA PRÓXIMAS ASAMBLEAS

Al dar inicio a los trabajos del segundo día, propuso el SECRETARIO GENERAL **que se cambie el formato de disposición de las mesas en las Asambleas, para que sea en formato de círculo, y así no haya distinción entre la Secretaría General y los países.** Puesto en votación, fue aprobado por los países excepto Ecuador.

ECUADOR (FENATRAPE) – Piensa que la Secretaría General hay que estar destacada

EL SECRETARIO GENERAL – Explicó que el diseño del salón sería semejante al utilizado en la Asamblea de Medellín y Ecuador entonces estuvo de acuerdo.

EL SECRETARIO GENERAL **propuso la instalación, previamente a las Asambleas, de Ruedas de Negocios para atender los intereses empresariales de los miembros de la CIT, con participación de los proveedores de acuerdo con los intereses de los miembros. Esto sería una forma de poder propiciar boletos aéreos y alojamiento patrocinados por los proveedores, y aprovechar la visita de los miembros para sus intereses comerciales. Aprobado por unanimidad.**

ECUADOR (FENATRAPE) – Dijo que en Ecuador también se hace eventos para capacitación y mejoramiento del servicio y en el momento oportuno se podrá proporcionar a la CIT la participación en estos eventos.

EL SECRETARIO GENERAL sugirió que en un primer momento, se abriera la rueda en igualdad de condiciones a todos, y después la misma se dividiera de acuerdo con los intereses, lo que fue acepto por los países.

Considerando la necesidad de EL SALVADOR (ASETCA) de ausentarse de la Asamblea, el SECRETARIO GENERAL propuso que la próxima asamblea de CIT (8ª), fuera realizada en Brasil, en el mes de octubre de 2007, por ocasión de la exposición FENATRAN, en SAO PAULO.

BRASIL (CNT) – Reforzó la propuesta diciendo que la Asamblea de CIT en Brasil será muy bienvenida.

El SECRETARIO GENERAL entonces puso en votación la propuesta de que la 8ª Asamblea sea en Sao Paulo, Brasil, en octubre del 2007, y la 9ª Asamblea sea en Panamá, en abril de 2008.

ECUADOR preguntó si Panamá puede abrir a Ecuador el espacio para la 9ª Asamblea, en abril de 2008.

EL SECRETARIO GENERAL explicó que había un pedido desde el año pasado, por eso hay que consultar a Panamá.

PANAMÁ (ATCC) explicó que la época elegida para Panamá se justifica debido a que en el segundo semestre llueve y no se puede visitar el Canal adecuadamente.

El SECRETARIO GENERAL dijo que siendo así permanece la propuesta de Panamá y puso en votación **la próxima Asamblea en Brasil (Sao Paulo), por ocasión de las ferias Transpo y Tecnobus, en fines de septiembre y la 9ª Asamblea en Panamá, en Abril de 2008, lo que fue aprobado por unanimidad.**

Acerca de las presentaciones de los países, preguntó el SECRETARIO GENERAL si además de México habría algún país interesado en presentar algún tema en el Consejo de Representantes. No hubo más interesados.

MÉXICO (CANACAR) – Pidió la palabra para aclarar que en el día siguiente se pretendía tratar del tema “Pesos y Dimensiones”, y la “Posición de México ante el programa de apertura de fronteras México-EE.UU”.

12) HOMENAJE A LOS 5 AÑOS DE CIT POR PARTE DE GUATEMALA

El Sr. Hector Fajardo, de CATRANSCA – GUATEMALA, pidió la palabra para solicitar al Consejo un espacio para hacer un homenaje a los 5 años de CIT, por medio de la entrega de una placa conmemorativa al SECRETARIO GENERAL y un diploma de reconocimiento por su trabajo en la unión de los países para el desarrollo del transporte en las Américas. Así, los Presidentes y Delegados de los países presentes subieron a la Mesa Directora, representando la unión de los países miembros en la Cámara y el Sr. Fajardo discursó recordando la trayectoria de los 5 años de la CIT y exaltando la importancia de los trabajos de CIT. Enseguida, leyó el diploma de reconocimiento y lo entregó juntamente con la placa al SECRETARIO GENERAL, quien le agradeció a Guatemala.

13) CAPACITACIÓN

El Sr. Gallardo fue solicitado a introducir el tema, con una presentación dando énfasis al caso CENTRONOR (Brasil), iniciativa exitosa de capacitación de conductores de camiones con excelentes resultados en términos técnicos para ambos transportistas, vehículos y empresas.

EL SECRETARIO GENERAL reconoció que hay 2 países - Argentina y Brasil - que promueven cursos de conducción racional, con excelentes resultados.

MÉXICO (CANACAR) – Dijo que también hay en México una iniciativa semejante con muy buenos resultados.

EL SECRETARIO GENERAL dijo que los países pueden aprovechar estos ejemplos y que se ofrece por CENTRONOR la posibilidad de recibir personas en sus cursos, para aprender los conocimientos y los multiplicar dentro de sus países.

ARGENTINA (FPT) – Recomendó **que todos hagan un esfuerzo para que estos emprendimientos sean exitosos, concientes de la importancia de la universalidad, obligatoriedad, y que la conducción de estos procesos quede en manos de las entidades gremiales del propio sector.** Enfatizó que se puede tener el mejor curso, pero si todos no pasan por el curso, la iniciativa pierde fuerza. Reconoció que se hizo brillantes iniciativas que fracasaron debido a la falta de obligatoriedad. Mencionó la importancia del capital humano y **extendió a los países la oportunidad a los países a que vayan a veer en sito las iniciativas de capacitación de aquel país. Lo que ha sido desarrollado con éxito en el área de capacitación está a la disposición de todos los países miembros.**

EL SECRETARIO GENERAL dijo que **la unificación de currículos de capacitación es difícil debido a las diferencias de los países, pero hay puntos comunes que la CIT puede hacer disponible en su sitio en Internet, en un solo documento.** Mencionó las diferencias en los vehículos utilizados en los cursos, y preguntó a Argentina qué cuales vehículos son utilizados allá, una vez que en Brasil se utiliza más Scania y Volvo.

ARGENTINA (FPT) – Dijo que además se utiliza IVECO y que en el sitio web de FPT (www.fpt.org.ar) , cuyo link fue gentilmente incluido en la página web de CIT está todo el rol de cursos llevados a cabo por la institución, con excelentes resultados.

EL SECRETARIO GENERAL informó que **la CIT hará disponible a los países cuadernos con los puntos comunes en el currículo de capacitación.**

ECUADOR (CNTPE) – Afirmó que en Ecuador se tiene la idea de hacer un instituto de capacitación. Preguntó al SECRETARIO GENERAL si se tendría que acceder a capacitación solamente por medio de los países y le fue informado que todos son bienvenidos a crear sus propios cursos, pero las experiencias exitosas merecen ser conocidas.

ARGENTINA (CATAC) – Informó que en Argentina, todos los años los conductores se deben perfeccionarse con cursos ya ofrecidos por los gremios transportistas, en áreas de seguridad, ahorro de combustible, técnicas de conducción, etc. La capacitación debe ser continua y no de solo unos días aislados.

EL SECRETARIO GENERAL dijo que en CENTRONOR son 5 días por año todos los años pero no es obligatorio.

ARGENTINA (FPT) – Informó que en Argentina es 1 día al año. Llamó la atención al hecho de que las empresas normalmente tienen resistencia de capacitar a los choferes, pues eso afecta al trabajo de los transportadores. Y si no hay obligatoriedad, serán siempre las mismas empresas que van a capacitar, pero ocurrió que muchas empresas que tenían resistencia en liberar sus choferes para los cursos ahora lo hacen con gusto, debido a los resultados obtenidos, favorables a sus actividades.

14) PUERTOS SECOS Y TERMINALES DE PASAJEROS

EL SECRETARIO GENERAL empezó presentando el tema mencionando el caso de los aeropuertos, donde se hacen inversiones grandes para recibir bien a los usuarios. Se acordó de los terminales visitados en el continente americano, y en todos los países miembros los gobiernos ven los terminales urbanos como algo que perjudica los centros urbanos. Mencionó el ejemplo de Brasil, donde el gobierno está recibiendo empresarios europeos interesados en invertir en terminales fuera de los centros urbanos, y con eso imponer a los empresarios que utilicen la estructura que será construida. Enfatizó que hay que estar atento para eso, pues se están construyendo estos terminales de carga y pasajeros fuera de los territorios urbanos, y los transportistas luego serán forzados a transferir sus operaciones a sitios que se les imponen.

ARGENTINA (CATAC) – Sostuvo que la mayor cantidad de camionetas para distribuir una carga de puerta a puerta aumenta los costos, y por eso si hay que estudiar el tema, pues hay productos que si deben concentrarse en los terminales fuera de los centros, pero no todos, pues hay mucha especificidad de acuerdo con las cargas. No es cierto que los camiones perjudiquen los centros urbanos, pues generan divisas.

EL SECRETARIO GENERAL mencionó que en Sao Paulo hubo una experiencia en la que el gobierno determinó que solamente en la noche se podría entregar las mercancías y los transportistas dijeron que solamente por la noche se podría recoger las mercancías. Opinó que los gobiernos piensan más socialmente que económicamente, y eso motiva la ubicación de las operaciones de transporte fuera de los centros.

BRASIL (CNT) – dijo que una de las experiencias buenas ha sido con el Ministerio de Transporte, y con la Casa Civil de la Presidencia de la República, cuando se hacían peticiones al gobierno y lo mismo hicieron con los políticos y entonces descubrieron que los políticos no saben lo que es bueno o malo, deben ser orientados a luchar por las cosas que los sectores necesitan. Sugirió **que los transportistas trabajen estratégicamente, pues la tendencia es transferir los transportistas para fuera de los centros urbanos y hay que hacer algo en tiempo.** En Francia, para reducir el número de vehículos, hicieron un consorcio de 5 o 6 empresas de regiones diversas para que una sola empresa haga las entregas en una única ciudad, disminuyendo la cantidad de vehículos circulando en el centro. Eso también pasa en otros países de Europa. Resaltó que **los gremios deben planificar lo que es bueno para sí y llevar a las personas quienes tienen la capacidad de apoyar las iniciativas. Hay que pensar también para un futuro distante, y decir al gobierno lo que deben hacer, sino las experiencias e ideas no estarán representadas.**

ECUADOR (FENACOTIP) – Dijo que la privatización de terminales no es algo nuevo. En los municipios hay muchos casos donde no permiten que los vehículos ingresen a la ciudad, solamente directo a los terminales y para eso hacen pasos paralelos. En municipios se entregan los terminales a una fundación, la cual tiene un directorio que no entiende nada de transporte en bus. Y cobra demasiado por la utilización de los terminales sin la oportunidad de negociar los costos. Informó que

en el terminal de Quito, lo hicieron tal que el bus que viene del norte tiene que atravesar toda la ciudad hacia el sur, y eso tiene costo social, económico y otros. Y la mala ubicación incluso implica que los usuarios prefieran el transporte aéreo por su conveniencia. El municipio tiene el dominio del terminal y luego concede el funcionamiento del terminal a la fundación. Por todo eso, informó que se va a tratar de lograr un cambio constitucional para que los intereses de los transportadores de pasajeros sean partícipes de los procesos.

MÉXICO (CANAPAT) – Recordó que en 84, los terminales eran gubernamentales, y después los transportistas lograron que el gobierno los vendiera los terminales a los empresarios transportistas y hoy ellos operan, administran y invierten en los terminales de autobuses. Además, en México empezaron recientemente a tener problemas de seguridad en el transporte de pasajeros, y en los terminales se puso sistemas de seguridad y alianzas con las policías para disminuir los delitos en terminales y carreteras. Informó también que en cada terminal hay una unidad de medicina preventiva de transporte, para revisar fatiga, antidoping, etc. a los conductores, con médicos especializados, e afirmó que las policías municipales les ayudan con la seguridad.

MÉXICO (CANACAR) – Recordó además que existía la obligación a los transportistas de carga de pertenecer a las centrales de servicios de carga, las cuales eran del gobierno y administradas por los transportistas. Después estas centrales desaparecieron y se transformaron para operar servicios para los propios transportistas. En las fronteras ellas son propiedad de transportistas y hoy proporcionan servicios a las empresas de importación y exportación. En las ciudades se consolida y desconsolida cargas en esas centrales y vehículos pequeños hacen la recolección. Sin embargo los puertos interiores (secos) se están desarrollando bastante, con participación de diferentes modos de transporte, sobretodo el ferrocarril, y se deben convertir en centros logísticos y recintos fiscalizados para que mercancías que entren por puertos marítimos, hagan tránsito hasta un puerto interior, donde se desaduanizan. Lo más importante es promover el autotransportistas para proponer la participación del autotransporte en este tipo de proyectos.

BRASIL (CNT) – Mencionó un ejemplo importante: en octubre de 2006 participó de una convención de OIT en Ginebra, y en una disputa entre Europa oriental y occidental, y una propuesta de Latinoamérica fue acogida por aquellos transportistas y será implementada en julio de 2007. Esa disposición de OIT es la liberalización de todos los conductores en las fronteras, acabando con ciertos compromisos. Está de acuerdo con el ejemplo de México.

MÉXICO (CANAPAT) – Informó que el gobierno concesionaba los terminales por 50 años, pero ahora se acabó con esa cláusula. Enfatizó aún que en el caso del autotransporte de pasajeros, los centros de oferta deben ser ubicados dentro de la ciudad.

MÉXICO (CANACAR) – Informó que en **Guanajuato se establecerá un puerto interior** cerca del aeropuerto internacional de Guajira, y se tendrá la participación del transporte de carga en diferentes modos. Este proyecto está comenzando hacia una realidad. Los transportistas ya pueden empezar a establecerse dentro de ello y se invita a los países a conocer este proyecto, lo cual invita a la inversión la iniciativa privada. Será algo que se piensa multiplicar en México, para que el país se convierta en una verdadera plataforma logística para América, **Sugirió que para la próxima Asamblea se invite las personas responsables por el proyecto.**

ECUADOR (CNTPE) – Informó que sí existe interés en invertir en terminales de carga y en Quito se está cada vez más aumentando el flujo de camiones. En la ciudad el tránsito se dificulta, el medio

ambiente sufre, pero los municipios no dan la capacidad necesaria para esos terminales. Preguntó qué consejo se da para construir esos terminales.

EL SECRETARIO GENERAL respondió a Ecuador que **hay que unirse y tener fuerza política. Además, reiteró que la 8ª Asamblea de la CIT será realizada de 15 al 19 de octubre en Sao Paulo, Brasil, y la 9ª Asamblea en Panamá, en abril de 2008, aprobado por los países.**

ECUADOR (FENATRAPE) – **Formalizó pedido para realizar la 10ª Asamblea en aquel país, en octubre de 2008, lo que fue aceptado por los países.**

EL SECRETARIO GENERAL - **Transmitió también la propuesta de Argentina, para realizar la 11ª Asamblea en aquel país en abril de 2009, y de México, para la 12ª Asamblea, en noviembre de 2009, lo que también fue aprobado.**

15) INTEGRACIÓN REGIONAL

EL SECRETARIO GENERAL recordó que en Guatemala, hay un Ministerio de Comunicaciones, Obras Públicas y Vivienda, y reiteró que sería necesario que todos los países tuvieran un Ministerio de Transporte y la CIT puede ayudar a influir en eso. Recordó también que en Expotrans ATI, el Viceministro habló de carretera de integración entre Guatemala y Nicaragua y hay que considerar la integración entre los países, y mirar con atención las iniciativas actuales de integración que se están emprendiendo, como el IIRSA y el Plan Puebla Panamá.

ECUADOR (FENATRAPE) – Mencionó que por influencia de la CIT, se creó un organismo específico para el Transporte en aquel país, lo que se suspendió con el cambio de gobierno, pero con el nuevo gobierno, no solamente volvió a operar, como también se creó un Ministerio de Transporte y Obras Públicas en Ecuador, del cual tienen orgullo y agradeció a la CIT el apoyo en eso.

El Sr. Gallardo presentó el tema, hablando de los principios orientadores de los bloques económicos y mencionó las iniciativas de integración vigentes y los ejes por donde las mismas operarán.

EL SECRETARIO GENERAL llamó la atención para el hecho de que aunque se hable de carreteras para integración, también se habla de cierre de fronteras, y en eso hay un contrasenso: ¿Cómo puede la CIT hablar de integración si en el seno de la CIT se es favorable a un cierre de fronteras?. En IIRSA, se preguntó a la CIT acerca de la tendencia de cierre de fronteras, y fue difícil responder a muchas preguntas. En el TLCAN, EE.UU. cerró sus fronteras a México. Y en Centroamérica hay planes para integrar los países por infraestructura física, pero hay muchos problemas entre los países, los cuales no necesariamente implican que los planes de integración física deban ser descontinuados. Reconoció que cuando un país es perjudicado por los intereses económicos de otro, hay que protegerse, pero en contrapartida encontrar medios para disminuir estos problemas, por medio de la integración. Dijo que si es necesario que estos planes de integración sean tratados por la CIT en conjunto para que los países no se queden de espaldas unos a los otros. Les acordó a los países que los intereses económicos cambiarán, pero los asuntos de integración seguramente tendrán consecuencias permanentes. El Secretario dijo que sí existe por parte de los países el interés por la integración y existen problemas momentáneos, que pueden ser resueltos. En asuntos internos, los países podrán hablar unos con los otros y así resolver sus disidencias y mantenerse de acuerdo con el espíritu de la CIT.

PANAMÁ (ATCC) – Informó que en la zona libre de Colón sale 90% de la carga para Centroamérica y solo 1% sale con transportistas panameños y la mayoría por compañías transnacionales y navieras. Eso perjudica enormemente los transportistas.

ARGENTINA (FPT) – Dijo que en el tema de las papeleras entre Argentina y Uruguay, el cierre de frontera ha causado también muchos perjuicios. Desde mucho antes de este problema, la presencia de Uruguay ya hace falta en la CIT, entonces sería bueno que siempre se hicieran presentes para tratar de los temas que perjudican a ambos países.

EL SECRETARIO GENERAL reconoció la importancia del manifiesto argentino y **que en la CIT sean tratados los temas afectos a todos países, en un clima de amistad que caracteriza la Cámara.**

ECUADOR (CNTPE) – Pidió al SG que hiciera la lectura de la carta de delegación del Parlamento Andino a Nelson Chavez para representación de la CIT, lo que hizo. Entonces dijo que como parlamentario andino puede llevar las cuestiones de CIT al ámbito andino (Colombia, Perú, Ecuador y Bolivia) y se comprometió que en la 10ª Asamblea de CIT en Ecuador, las autoridades andinas estén presentes para tratar del tema integración. Se puso a disposición a tratar de cualquier tema que tenga conexión con la integración andina por medio de su actuación.

GUATEMALA (CATRANSCA) – Con respecto a la infraestructura, reconoció que es algo indispensable, sin embargo, existe el problema es el tránsito en las fronteras de un país a otro. Recordó que en los años 80 se ha trabajado en la construcción de un bloque centroamericano por el Tratado de Integración Económica y otros Acuerdos paralelos, y ahora se está tratando de la unión aduanera (CA4 – Guatemala, Honduras, Panamá y Nicaragua), estando Costa Rica un poco alejada, pero en el mismo contexto. Informó que se prevé el libre tránsito de personas y todavía hay problemas por ejemplo en Panamá, pues no pueden sacar carga de Panamá a Centroamérica, pero pueden llevar la carga allá. Los Centroamericanos tienen el temor que los vehículos mexicanos tomen el mercado de transporte de los mismos. CIT puede apoyar haciendo un estudio para ver un mecanismo para tratar de este tema, con el reto de facilitar el transporte internacional de mercancías, manteniendo tarifas, ofreciendo un buen servicio, sin perjudicar unos a otros. Entre Guatemala y El Salvador se están integrando los sistemas informatizados de aduanas. Quizá CIT pudiera pedir ayuda a alguna institución para buscar una fórmula para tratar de eso, para que no vaya a dejar a muchos fuera del mercado.

ARGENTINA (FPT) – Informó que los problemas mencionados por Guatemala son los mismos en otras regiones de América. Mencionó el ejemplo de Europa, donde en el post-guerra, Francia y Alemania firmaron la Carta de Roma, creando la Comunidad Económica Europea, que se inició por la integración física. Si no se hubiesen atrevido a eso, hoy los camiones que salen de Alemania no llegarían a Portugal sin ser detenidos, sin transbordo de carga, con el mismo documento, etc. En América se ha comenzado al revés, y las fronteras siguen siendo verdaderas barreras a la integración. Se puede mirar al ejemplo europeo, que enseña mucho.

MÉXICO (CANACAR) – Opinó que se puede crear un sistema interamericano para facilitar las funciones del transporte de facilitar el comercio. Como consecuencia del TLCAN, el comercio entre los países aumentó tres veces, y los transportistas han sabido adecuarse a esa condición y han logrado responder al flujo comercial sobretodo con las alianzas estratégicas entre empresas de los países del tratado, el mismo remolque que carga en origen se desengancha en la frontera y llega hasta su destino en otro vehículo. Una de las principales de barreras son la forma de operación, reglamentos y normas y también a pesos y dimensiones, justamente para integración de este gran sistema.

ARGENTINA (CATAC) – Clamó a que se analice la palabra integración, pues al llegar a la frontera, se pierde hasta 24 horas parados en las fronteras del MERCOSUR, entonces no hay libre flujo de mercancías.

EL SECRETARIO GENERAL clamó a los presentes que hay que creer y acreditar. La unión de los países en la CIT ya es una prueba de buena voluntad. En MERCOSUR no hay consenso hace 15 años, y en marco de la CIT, en 5 años no hubo problemas. Hubo incluso conquistas, como la creación del Ministerio de Transporte en Ecuador, y lograr que 4 gremios de ese país tomen asiento juntos a pesar de sus diferencias. La CIT es lugar de integración, para ganar y ganar.

Con ese mensaje final, el SECRETARIO GENERAL cerró entonces los trabajos del segundo día.

TERCERO DÍA – 04 DE MAYO DE 2007

16) APERTURA DE LOS TRABAJOS DEL TERCER DÍA

Dando inicio a los trabajos, el Secretario General ordenó a la Sra. Felicia Vilela que distribuyera los regalos de la Secretaría General a los presentes (cuadritos de la artista plástica brasileña Ilse Piva Paim).

17) IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN DE VEHÍCULOS Y REPUESTOS.

ECUADOR (CNTPE) – Dijo que en el país hay problemas con la falta de repuestos. Querrían saber la experiencia de otros países.

ARGENTINA (FADEEAC) – Dijo que en aquel país no se puede exportar vehículos usados y que los fabricantes que tengan ventas en el país tienen la obligación de mantener proveedores de repuestos.

El SECRETARIO GENERAL dijo que en Brasil la empresa Cummins no se estableció por la falta de servicio de repuestos.

MÉXICO (CANACAR) – Informó que no se permite la importación de vehículos usados. Desafortunadamente están ingresando a México unidades usadas de EE.UU. que cuestan menos de cincuenta por ciento de los vehículos nuevos. Eso causa una competencia desleal y un incremento de la chatarra que compite con el vehículo nuevo. Están viendo la posibilidad de establecer una norma técnica para regular la importación de unidades usadas. La importación semirremolques usados ya está legalizada pero también necesita ser reglamentada.

ECUADOR (FENATRAPE) – Informó acerca de la internación temporaria de vehículos, creada por ley donde vehículos entran legalmente por el país durante 6 meses y después son nacionalizados.

18) POSICIÓN DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA MEXICANO EN EL PROGRAMA PILOTO DE APERTURA DE FRONTERA EN SERVICIOS TRANSFRONTERIZOS ENTRE MÉXICO Y ESTADOS UNIDOS.

El SECRETARIO GENERAL convocó a México para hacer su presentación acerca de la problemática de la posición del autotransporte de carga para una apertura efectiva de la frontera en servicios transfronterizos entre México y Estados Unidos.

El Licenciado Leopoldo Almanza, Presidente de CIT Capítulo México y Vicepresidente Nacional de CANACAR – Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, presentó el tema con estadísticas acerca del parque vehicular existente y las propuestas de los dos países (México y EE.UU.), y el programa piloto de apertura de las fronteras, donde los transportistas mexicanos podrían ingresar a los EE.UU. para realizar transporte de puerta a puerta, observadas las normas del TLCAN. En una segunda etapa, los EE.UU. tendrían la posibilidad de hacer lo mismo en México y en una tercera etapa se abriría totalmente el flujo a los 2 países. El transporte de pasajeros y de materiales peligrosos no está incluido en esa prueba. Sin embargo, los EE.UU. crearon un “Cross Border Truck Safety” – programa de inspección por el cual se da un tratamiento de inspección muchas veces discriminatorio, a la luz del tratado de libre comercio. El Lic. Almanza dio detalles y mencionó casos de ese programa de inspección, donde se exige que los camiones sean revisados a cada cruce, que respondan las preguntas de los inspectores en inglés, entre otras exigencias, que causan un promedio de atraso de 3 a 6 horas en el cruce. Enseguida pidió al Lic. Oscar Moreno que les enseñara a los presentes las fotos del cruce de frontera de México-EE.UU. en Tijuana. Se demostró además por gráficos la composición de los costos de transportación y con los efectos previstos de la apertura, se concluyó que los costos de transportación mexicanos aumentarían, con la consecuente pérdida de competitividad. En la frontera de los EE.UU., la carga es desenganchada de los remolques mexicanos y se la engancha en un remolque de “transfer” fronterizo y en los EE.UU. se la engancha en un vehículo americano con un chofer americano. Los EE.UU. con la apertura fronteriza tendrían un incremento de 55% en su operación en México, y México, un incremento de 23%. Se concluyó que la apertura no será favorable a ambos países y por eso es más conveniente que se siga con lo que actualmente existe. Eso contraría lo que las autoridades mexicanas y el Consejo de Competitividad de América del Norte plantean – el aumento de competitividad con la apertura fronteriza. Así, con todas las pruebas y estudios hechos, se determinó varias condiciones en el contexto, para que el impacto negativo en la competitividad de los países sea minimizado y que se haya mayor igualdad de condiciones y procedimientos. En materia legal, se solicitó al Senado Mexicano la instalación de una mesa interinstitucional para garantizar la implementación legal de esas condiciones.

GUATEMALA (ATI) – Informó que en Centroamérica se compra vehículos con dimensiones aprobadas en los EE.UU. y los vehículos usados en México son mucho más pesados, cargando hasta 3 veces más que los vehículos centroamericanas. Preguntó acerca de la cuestión entre México y EE.UU. y qué como está la balanza comercial entre México y Estados Unidos.

MÉXICO (CANACAR) – Reconoció que México hay vehículos que cargan hasta 100 ton. de carga útil. Y acerca de la balanza comercial, convocó al Lic. Oscar Moreno a explicar. Cada estado americano fija su propia zona comercial. Todo el flujo terrestre entre los dos países está en 240.000 millones de dólares.

ARGENTINA (FADEEAC) – Comentó que muchas de las exigencias enseñadas también ocurren en las fronteras de otros países. Preguntó qué las exigencias son solamente para los mexicanos, así marcando la discriminación, y los detalles de la apertura del tema de cabotaje, lo que mucho preocupa.

MÉXICO (CANACAR) – Respondió a la primera pregunta que no hay un trato nacional y sigue la discriminación. Y a la segunda pregunta, que todavía no hay legislación en respecto al cabotaje.

ARGENTINA (CATAC) – Comentó que con asimetrías en los costos y diferencias en las inspecciones de los vehículos, no se puede haber integración o ventaja para ambos países.

MÉXICO (CANACAR) – Reconoció que cuando se tiene la oportunidad de dialogar con las autoridades, es justo eso que se da a conocer. Desafortunadamente, las intenciones de EE.UU. son las de sacar la mayor ventaja posible.

MÉXICO (CANAPAT) - Informó que los países del TLCAN llegaron a un acuerdo de que las leyes y reglamentos serían generales a todos los países, pero lo que pasa es que hay leyes y reglamentos específicos para los mexicanos, con despachos de hasta 12 horas en las fronteras, e inspecciones son hechas únicamente sobre los mexicanos. Una empresa americana puede tardar hasta 10 años sin auditoría y a las mexicanas esto ocurre hasta 2 veces al año. Los seguros mexicanos no son aceptados en EE.UU. Es muy común que un inspector americano saque fuera de servicio una unidad mexicana en los EE.UU. por los más banales motivos, lo que lleva a los empresarios mexicanos a volver con la unidad por grúa a México.

ECUADOR (CNTPE) – Sugirió **que la empresa privada trate de buscar los mecanismos contra las leyes que se están imponiendo y causando perjuicios. No hay reciprocidad necesaria de los gobiernos que han firmado estos tratados. Eso se debe llevar a los alto niveles interamericanos, o las consecuencias, las van a tener que arcar los empresarios del transporte.** Dio razón a México por lo que están sufriendo en el marco del TLCAN.

ARGENTINA (FADEEAC) – EE.UU. impulsa y defiende sus intereses económicos nacionales, y a eso se felicita, pero reconoce que hay funcionarios públicos que tienen un trato discriminatorio en sus actividades. **Se debe exigir la participación de esos funcionarios públicos en la discusión de los problemas. Hay que dejar públicamente expuesto lo deterioro y la falta de defensa de intereses del sector en México.**

El SECRETARIO GENERAL dijo que hay 2 posiciones (inmediata y mediano plazo). Acordó que la CIT hizo una carta al gobierno en defensa de los intereses de los transportistas y puso la Secretaría General a la disposición de los países para apoyarles. Dijo que en la OEA y la ONU se pasará a otro momento donde se puede hacer abiertamente las denuncias de los gobiernos y tratados multilaterales.

NICARAGUA (CNT) – Afirmó que es una preocupación el uso del combustible, pues es un problema socioeconómico. Se ha dado en Centroamérica que Guatemala, Honduras, Nicaragua y El Salvador tratados de libre comercio con EE.UU. , ya están en vigencia y no hay nada más que hacer. Después de ractificados, no hay como discutirlo. En Costa Rica, el tratado no se ha dado debido a la presión de los sindicatos, por las asimetrías que se apresentaban, como por ejemplo los subsidios agrícolas. Un plebiscito de más de 150.000 firmas impidió el TLC en Costa Rica. CANACAR debe también presionar al gobierno mexicano.

MÉXICO (CANACAR) – Afirmó que la intención es compartir experiencias y visiones, pues conjuntamente se debe buscar de qué manera la globalización se debería de dar. Los senadores y diputados han entendido y conocido la situación y se está trabajando para que esa apertura se de en condiciones para que los transportistas mexicanos sean competitivos, que los gobiernos no adopten un trato discriminatorio y que sean más competitivos. Agradeció a la CIT y expresó su deseo que esa experiencia les sirva a los países en sus procesos de integración.

ECUADOR (FENATRAPE) – Lo importante es tratar de las asimetrías con visión al desarrollo, y saludó a México por darles a los países una lección del proceso de integración. **Sugirió influenciar la creación de un Parlamento Latinoamericano y así impulsar políticas comunes.**

Reconoció que hay experiencias que no se puede adoptar en los países, y se debe homologar una ley de pesos y medidas en nivel latinoamericano, o por lo menos en bloques. Es necesario que en cada país se trata de encontrar similitudes entre los países.

GUATEMALA (CATRANSCA) – Felicitó a México por su presentación y dijo que en Guatemala hay una situación seria, donde la municipalidad de Ciudad Guatemala se ha impuesto restricciones de paso a los vehículos de carga, y que están ampliando los horarios de ampliación de la restricción. Eso afecta la competitividad de los transportistas y del país. Se tratará de suavizar el impacto económico que la medida tiene con el diálogo con la municipalidad, pero la CIT puede dejar una nota hecha para el Consejo Municipal con copia al gobierno central, para que se pueda darse cuenta y que el Gobierno Central pueda solucionar eso.

El SECRETARIO GENERAL dijo que la CIT se dispone a hacer todo lo posible, y dijo que este caso es similar al de Sao Paulo en Brasil, donde los transportistas con la restricción se negaron a llevar las mercancías a los sitios, diciéndoles a los clientes que fueran a buscar las mercancías en los terminales de los transportistas. Con eso, se reunió con el sector comercio y se les dijo que ellos también tendrían perjuicios con la medida. Entonces, si eso fuera hecho y no logre resultado, la CIT podrá hacer la gestión con los gobiernos.

ARGENTINA (FADEEAC) – Estuvo de acuerdo que hay que plantear el problema del abastecimiento con otros sectores, y en bloque es más fácil influir en el sector político, y esa situación también logró buenos resultados en Argentina.

19) PESOS Y DIMENSIONES

El SECRETARIO GENERAL cerró el asunto anterior y pasó la palabra a México para que hiciera una presentación acerca de la cuestión de Pesos y Dimensiones, lo que está siendo bastante estudiado en aquel país, lo que hizo, presentando toda la problemática y situaciones acerca del tema.

ECUADOR (FENACOTIP) – Dijo que la mayoría de la representación de CIT es del transporte terrestre de carga y poca representación de otros modos, y del sector de pasajeros. **Hay que incorporar más participación del transporte de pasajeros.** Consideró que su asistencia en la Asamblea de CIT no fue tan productiva debido a que la representación del modo pasajeros fue escasa.

El SECRETARIO GENERAL reconoció que sí es legítimo el manifiesto y que **será transmitido a los países, pero pidió a los países que ayuden a traer a la CIT las representaciones de todos los modos, no solamente el terrestre, pues la CIT es abierta a todos.**

ARGENTINA (CATAC) – Recordó que en la primera reglamentación se podía llevar máximo 45 tons. en vehículos de hasta 18,6 m, y que para carga más pesada, se debería de llevar carretas para repartir la carga. **Acerca del transporte de pasajeros, él no debe llevar carga, sino los equipajes de los pasajeros.**

NICARAGUA (CNT) - Comentó la relación México-Centroamérica, donde la carga de Nicaragua va solamente hasta la frontera y de allá con transporte doméstico mexicano, y también comentó la

diferencia entre la diferencia del TLCAN, con políticas públicas y económicas, mientras el TLC de México con Centroamérica es solamente económico. Sugirió que CANACAR propusiera al gobierno mexicano revise los conceptos de sus relaciones con los países en el contexto de los tratados vigentes, tanto con Norteamérica, cuanto con Centroamérica.

GUATEMALA (ATI) – Comentó el memorando de entendimiento vigente entre Guatemala y México, y dijo que si hay un documento de estos para un país, eso es implícito para los países. Acerca de pesos y dimensiones, lo problema es carpeta asfáltica, que en México es 25 cm y en Centroamérica no supera los 15 cm. En cuanto a la vigencia del memorando, quedó pendiente denunciar el capítulo 1009, y mientras este capítulo no esté agotado, sigue el memorando.

MÉXICO (CANACAR) – Informó que formalmente el Acuerdo llegó al fin y hay que hacer gestiones para renovarlo.

ARGENTINA (FADEEAC) – Comentó que se dice que el transporte influye sobre el costo país, y todos los estudios son hechos, y no se menciona que los transportistas están siendo forzados a bajar sus tarifas. Cuidado con los vehículos sobremedida, pues se está transfiriendo las ganancias a los dadores de carga. Hay que tener mucho cuidado. En el primer mundo se carga menos y tienen más rentabilidad. Se debe mirar los ejemplos europeos.

El SECRETARIO GENERAL estuvo de acuerdo y pidió a los países que todas las publicaciones que los gremios tienen se las pongan el título de sus gremios como “integradas a la CIT”. Pidió además que todos los gremios envíen sus logomarcas a la Secretaría General para divulgación. Dijo que habrá de la fecha de hoy 2 semanas para contestar el acta y que el mismo día a las 14 horas estaría a la disposición de los asistentes en el lobby un CD con fotos, comunicados de prensa, acta, y listado de asistentes. Acordó a los presentes que en nuestro sitio también estarán disponibles los contenidos de la Asamblea.

20) CIERRE DE LA ASAMBLEA

Nada más habiendo a tratar, el SECRETARIO GENERAL pasó la palabra al Presidente de la ATI, Julio Artemio Juárez Morán, felicitó los presentes y agradeció a todos por su presencia, esperando verlos a todos de 15 a 19 de octubre de 2007, en Sao Paulo, Brasil.

El Presidente de CIT Capítulo Ecuador, Carlos Jiménez, felicitó los organizadores por la calidad de la acogida y de los asuntos tratados.

El SECRETARIO GENERAL entonces determinó el cierre del acta, la cual firmó y yo, Felicia Vilela, Directora Ejecutiva, la he escrito y la firmo.

Ciudad de Guatemala, el 04 de mayo del 2007.

PAULO VICENTE CALEFFI
SECRETARIO GENERAL – CIT

FELICIA LOUZADA VILELA
DIRECTORA EJECUTIVA - CIT